الجمهورية العربية السورية
جامعة دمشق
كلية الهندسة المعمارية
قسم التخطيط والبيئة

إستراتيجية محاور التنمية الإقليمية

/ دراسة حالة محافظة حمص/

أعدت هذه الرسالة لنيل درجة الماجستير في الهندسة المعمارية
قسم التخطيط والبيئة

إعداد : م . هبة محمد مرهف السقا

إشراف :
د .م . عماد المصري

دمشق / الشهر الثالث / 2011- 2012

الإقرار:

هذه الرسالة مقدمة إلى جامعة دمشق للحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية؛ قسم تخطيط المدن والبيئة؛ اختصاص تخطيط إقليمي .

إن العمل الذي تحتويه هذه الرسالة قد تم إجراؤه بمعرفة الباحثة في قسم تخطيط المدن والبيئة؛ في جامعة دمشق في الفترة الواقعة :
من 2009/2/1 م / و لغاية 2/29 / 2011 م / .

هذا ولم يقدم أي جزء من هذا البحث لنيل أي مؤهل أو درجة علمية لأي معهد علمي آخر.

وهذا إقرار مني بذلك .

الاسم: **هبة محمد مرهف السقا**

التوقيع:

التاريخ : 2 / 3 / 2011 م

التقدير والاعتراف:

إلى من حُقَّت لهم كلمات الشكر؛ وهم:

كافة أعضاء الهيئة التدريسية في جامعة دمشق، و أخص بالذكر **د.م محمد يسار عابدين** على كرمه وأخلاقه .

إلى من تضيق السطور على شكره، وتعجز الكلمات على الاعتراف بفضله، جزاك الله عني خيراً وجبر خاطرك بأولادك على تفضلك بالإشراف على هذا البحث، ولك مني فائق الاحترام والتقدير؛ **د. م عماد المصري**.

إلى كل من تعرفت عليه أثناء مسيرتي الدراسية في الماجستير، فكانوا نعم الأهل فالعون والسند، وأخص بالذكر: و **م . هالة اللجمي**.
و **م . وائل البوشي**.

راجية مولاي أن يتمم فضله علي بالسير قدماً في طريق العلم والبحث العلمي.

هبة السقا
آذار / 2011 م /

الإهداء :

أهدي عملي المتواضع هذا إلى: -

مالك روحي وأمري، مدبري ولا علم لي ...

ربي عز وجل

المعلم الأول، وإمام المرسلين، من مهد الطريق ...

سيدي وحبيبي رسول الله

من سار على هديه وأمُرنا بطاعتهم ...

أسيادنا ومعلمينا

إلى من يذلل الصعاب فيجعلها صغيرة، إلى من أجد معهم الحنان والدفء ...

أمي، أبي، جدتي، إخوتي

من يرنو إلى ما وراء الأفق؛ حباً في التقرب إلى بارئه وشغفاً بالعلم ...

كل طالب للعلم

والحمد لله رب العالمين

هبة السقا

المحتويات

الفصل الأول

الفصل الثاني

الفصل الثالث

الفصل الرابع

الفصل الخامس

الفصل السادس

الفصل السابع

الملحق

فهرس الأشكال

رقم الشكل	**اسم الشكل**	**الصفحة**

أشكال الفصل الأول

أشكال الفصل الثاني

أشكال الفصل الثالث

أشكال الفصل الرابع

أشكال الفصل الخامس

أشكال الفصل السادس

أشكال الفصل السابع

فهرس الجداول

الصفحة **اسم الجدول** رقم الجدول

جداول الفصل الأول

جداول الفصل الثالث

جداول الفصل الرابع

جداول الفصل الخامس

جداول الفصل السادس

المقدمة:

ظهرت في الآونة الأخيرة مجموعة من الدراسات والمشاريع الوطنية والمحلية؛تمت تحت ضغط الحاجة إلى التخطيط الإقليمي وتحقيق التنمية بأنواعها ومستوياتها،وتبنت جهات عدة مفهوم"محاور التنمية"،والذي أصبح واحداً من هذه الاتجاهات الحديثة في التخطيط الإقليمي في سوريا،والهدف منها:التنمية باختلاف أشكالها ويتوقف ذلك على نوع المحور،وتحقيق تنمية مكانية متعددة المراكز؛فهو يقوم بالتركيز على العلاقات بين الأقاليم،ويدرس الموارد المتاحة للإقليم والعوامل الخارجية المحيطة.

ويركز البحث في دراسة حالة محافظة حمص باعتبارها أول من طرح مجموعة من المشاريع المتبنية "للمحاور التنموية" كأداة فاعلة ومعبرة عن التخطيط الإقليمي في سوريا.

إشكالية البحث:

تتجلى إشكالية البحث في الآتي:

1. اعتبرت"محاور التنمية"هي السياسة الأنسب للتخطيط الإقليمي على الواقع العملي،ومن ثم الاهتمام بها اهتماماً شديداً والتركيز عليها دون سواها؛فهل هي السياسة الأنسب للتخطيط الإقليمي في سورية؟
2. عدم المعرفة،والدراسة الدقيقة للقاعدة العلمية النظرية؛التي تتناول جميع أنواع "المحور التنموي"؛وبالتالي عدم وضوح هذا المفهوم،وأهميته،وخلفيته التاريخية،وشروطه الواجب إعداده عليها،وارتباطها بالتخطيط الإقليمي،وبالتالي ما هو نوع محور(حمص-حسيا-البريج)؛الذي أسست الدراسة عليه؟
3. تعاني الدراسات المطروحة ضمن هذا الإطار من عدم استيفائها لشروط الدراسة الإقليمية؛و خصوصاً فيما يتعلق بالهيكلية الإدارية،وقواعد البيانات.
4. لا تعبر السيناريوهات المطروحة عن الصيغة المثلى للمحور التنموي.
5. هل يمكن تعميم هذه السياسة على سوريا؟
6. ندرة الدراسات التي تتناول محور التنمية.

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى:

1. دراسة سياسة"محاور التنمية"كأداة من أدوات التخطيط الإقليمي،ومفهومها،وأهدافها،وأنواعها،وخلفيتها التاريخية،ومبررات ظهورها،ومعرفة نوع المحاور التنموية في سوريا،وإسقاطه على حالة الدراسة.
2. دراسة أهمية هذا التوجه ونتائجه.
3. مقارنة واقع وحالة الدراسة بالمفهوم العلمي لها؛حتى يتبين الخلل،ومن ثم الخروج بإستراتيجية على المستوى الوطني ثم المحلي تنظم تخطيطها وواقعها.
4. البحث في الدراسات التي أعدت للمحور التنموي وشروطها وواقعها الهيكلي والعملي.

أهمية البحث:

تتحدد أهمية البحث في النقطتين التاليتين:

- **الأهمية العلمية:**حيث يقدم البحث في محتواه النظري سرداً لنظريات التخطيط الإقليمي التقليدية،كما يقدم أحدث النظريات في هذا المجال؛والتي تعتبر موضع النقاش لأهل الاختصاص وللمخططين في مجال التخطيط الإقليمي والتنمية حديثاً في الدول الغربية، ويوضح مفهوم وتعريف وأنواع"المحور التنموي"،إضافة إلى عرضه لأحدث التجارب العالمية في موضوع البحث.
- **الأهمية العملية والتطبيقية:**طبقت النتائج النظرية على محافظة حمص؛والتي تعتبر أول من طرح هذا المفهوم على مستوى القطر،وينشئ البحث نقداً وتقييماً علمياً هادفاً لهذه الدراسات قبل أن تنتقل إلى حيز التنفيذ والتطبيق لتلافي الأخطاء والمخططات الورقية الغير مصدقة والتي تملأ خزائن الجهات المختصة.

منهجية البحث:

تعددت منهجيات البحث؛فاشتملت على مايلي:-

- تاريخية:وهذا ما تناولته التعريفات والمقدمات في جميع الفصول.

- تحليلية:**نقدية** وصفية؛في القسم العملي؛حيث تطرق إلى وصف المشروع ومكوناته وأهدافه،**وصفية**؛في القسم الخاص بواقع التخطيط الإقليمي في سورية،**وصفية استنتاجيه**؛في الفصل الخاص بالتجارب الدولية،**مقارنة** بين التجارب وبين المشروع؛**استنتاجيه** لاستخلاص مفهوم المحور وأهدافه وتصنيفاته.
- منهجية استقرائية في النتائج والمقترحات والتوصيات.
- الاستبيان:تم الاعتماد عليه بعد التوصل إلى نتائج البحث النهائية؛لتوكيد النتيجة ببيانات رقمية؛لتفادي النقد الغير هادف.

مكونات البحث:

يتكون البحث من:

- الجزء النظري:يتحدث بدوره عن:تعاريف ونظريات في التخطيط الإقليمي،التنمية الإقليمية:مفهومها وأهدافها وتصنيفاتها،"محاور التنمية":مفهومها وأهدافها وتصنيفاتها،واقع التخطيط الإقليمي وإستراتيجية التنمية المكانية في سورية،أمثلة لتجارب عالمية وعربية عن"محاور التنمية"،
- الجزء العملي:تناول تجربة محافظة حمص والتي تحدثت عن محور (حمص–حسياء–البريج).
- الاستبيان.
- النتائج،والتوصيات والمقترحات.

مفاتيح البحث(كلمات بحثية):

تعددت وكثرت مفاتيح البحث العربية والانكليزية–انظر الملحق–،ووجد البحث أن الكتب العربية بالرغم من كثرتها فهي تتداول ثلاثة مصطلحات أساسية؛وهي:كوريدور التنمية وممر التنمية و محور التنمية–هذه المصطلحات كلها بمعنى واحد لأنها ترجمة عربية للمصطلح الأم باللغة الانكليزية-،ويتبع بكل واحد من هذه المصطلحات شق آخر يدل على نوعه ووظيفته؛كأن يقال:محور تنمية صناعي أو محور تنموي زراعي وهكذا،ورأى البحث الاعتماد على مصطلح"محور التنمية"؛والذي يعني بأبسط معانيه:"منطقة شريطية خطية جغرافية مؤلفة من عقد عمرانية و طريق نقل رئيسي"(*).

أما الكتب الأجنبية على اختلاف اختصاصاتها ورؤيتها للمحور التنموي فهي تتحدث بمصطلحين أساسيين؛وهما:"Development Corridor"،"Development Axis"(*) ،وأكثرهما استخداماً هو الأول الذي اعتمده البحث؛وله أنواع متعددة تتوقف على عوامل كثيرة،ويعني بأبسط معانيه:"طريق نقل رئيسي يشكل العصب الحيوي لمنطقة شريطية جغرافية خطية،ويصل ويربط هذا الطريق بين عقد عمرانية قد تكون كلها داخل الحدود الإدارية للدولة الواحدة ويمكن أن يكون جزء منها خارج هذه الحدود".

---

*- سيرد تفصيل هذا المصطلح في فصل الخاص بالمحاور التنموية .
*- سيرد تفصيلهما و الفرق بينهما في الفصل الخاص بالمحاور التنموية .

الفصل الأول
تعاريف ونظريات في التخطيط الاقليمي

1-1 - مقدمة:

ظهرت الثورة الصناعية في نهاية القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر، محدثة تغييرات متعددة؛ وآثاراً جانبية متمثلة في اختلال التوازن الطبيعي بين الريف والحضر؛ نتيجة للهجرة المستمرة من الريف إلى المدن، والبطالة، والحياة الصحية السيئة، والسكن الغير صحي، إضافة إلى آثار أخرى. أصبح من الصعب حل مشاكل المدن الصناعية بتخطيط المدينة وحدها، فاتجه التفكير إلى تخطيط فعال يشمل المدينة وما يحيط بها من قرى وتجمعات عمرانية أخرى؛ تدعى هذه المساحة بإقليم المدينة.(1)

فظهر التخطيط الإقليمي لحل مشاكل المدن الصناعية الكبرى؛ ودعا **باتريك جيدذ** (Patrick Gaddes) إلى الأخذ به، وطالب بضرورة تكامل التخطيط مع عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ثم جاء بعده **لويس ممفورد** (Lewis Mumford)؛ وساهم في تأسيس رابطة التخطيط الإقليمي في أمريكا.فظهر لهذا العلم تعريفات ونظريات متعددة نتيجة لبحث المخططين وأرائهم المختلفة.(2)

ثم أتت العولمة والنظم الاقتصادية العالمية، فثورة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات Information Communications Technology (ICT)؛ فصيغت مفاهيم ونظريات وتعريفات جديدة لهذا العلم.(3)

2-1 - تعاريف:

تعددت تعاريف ومفاهيم كل من: التخطيط والإقليم والتخطيط الإقليمي واختلفت من زمان إلى آخر ومن بلد إلى آخر؛ ويعود هذا لأسباب علمية واقتصادية وسياسية وغيرها.

1-2-1 - التخطيط:

عرف أحمد علام وآخرون(4) التخطيط في عام 1995 م بأنه:

- أسلوب علمي للتفكير يستمر يوماً بعد يوم مع الحياة؛ يبدأ بوجود مشكلة تدرس ويحضر لها بدائل من الحلول؛ يختار إحداها ينفذ ثم يقيم وهكذا.
- تطبيق للأسس والمبادئ التي تنمو طبقاً لسنن وقوانين طبيعة الأشياء، وهو نظام ينمو طبقاً لهذه القوانين الطبيعية، ويبحث عن الانسجام والتجانس، يربط العلاقات بين الأجزاء إلى الكل والكل إلى الأجزاء، ويعطي كل جزء مكانه الحقيقي في إطار هذا النظام حسب قيمته وأهميته ووظيفته.
- نشاط يهدف إلى التنظيم والتنسيق بين أنواع أنشطة الإنسان المختلفة في المكان والاستعداد الفعلي لتوقعات أنشطة جديدة، وتهيئة الظروف التي يتحقق منها أقصى قدر من النفع.

وقال أحمد عفيفي(5) بأنه:"كلمة تطلق على تنظيم وتنسيق وترتيب عمليات معينة في أي مجال من المجالات، مثل التخطيط:الاقتصادي والاجتماعي والعمراني، وتخطيط النقل والمرور، والتخطيط البيئي".

ووجد علي الحيدري وآخرون(6) في عام2002م أنه:**"**توجيه الأمور بأكثر الطرائق فاعلية نحو تحقيق أوضاع أو تصورات معينة".

يستنتج مما سبق:

أن التخطيط موضوع مطلق يمكن أن يكون أحد مواضيعه الاقتصاد أو الاجتماع أو السياسة وغيرها؛ ومهما يكن موضوعه فهو يقوم بترتيب وتنظيم وتنسيق مجمل العمليات التي يتم من خلالها حل مشكلة معينة بتحليلها؛ ومعرفة نقاط القوة والضعف والمحددات والإمكانيات، ثم وضع الحلول واختيار أفضلها بما يتناسب مع المعطيات ويحقق الانسجام والتكامل بين عناصر ومكونات المشكلة ذاتها، ويحقق أقصى درجات النفع مع الأخذ بالاعتبار المستقبل.

---

1. أحمد خالد علام،سمير سعد علي،مصطفى الديناري:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مكتبة الأنجلو المصرية،مصر:القاهرة،1995،ص.52،51،48،47.
2. Eugénie L. Birch: **The urban and regional planning reader**, First published, Routledge :London ,2009 , PP.58-66 &pp.183-190.
3. John Yarwood: **The Dublin–Belfast development corridor :Ireland's mega–city region?**,Ashgate :London ,2006.PP.15-23.
4. أحمد خالد علام وآخرون:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مرجع سابق،ص.55.
5. **دراسات في التخطيط العمراني**،الطبعة الأولى،العالمية لخدمات الطباعة،مصر:القاهرة،1990،ص.3.
6. علي الحيدري،عادل العبيدي، فراس الدوري:**التصميم الحضري الهيكل والدراسات الميدانية**،الطبعة الأولى،مكتبة مدبولي،مصر:القاهرة،2002،ص.23 .

1-2-1-1- الإتجاهات الحديثة في نظريات التخطيط:

يعتبر الاتجاه في علم التخطيط شاملاً لنظريات كثيرة؛ وبذلك فهو الوعاء الكبير الذي تصب فيه مختلف النظريات، وقد ظهرت مؤخراً مقالات تتحدث عن الاتجاهات الحديثة في نظريات التخطيط وتعتمد ثلاث اتجاهات حديثة؛ هي:[1]

أ- النموذج التواصلي(The communicative model).
ب- العمران الحديث (The new urbanism).
ت- المدينة المناسبة أو الجيدة (The just city).

أ - النمط التواصلي:

يهتم بدور المخطط في العملية التخطيطية متجاهلاً محتواها ونتيجتها، نظراً لدور المخطط في تحقيق الانسجام بين الأطراف المشاركة في هذه العملية، للوصول إلى اتفاق حول فعل معين؛ ولذلك يدعى بالتخطيط التعاوني[2].

ب - العمران الحديث:

يرسم هذا الاتجاه صورة طبيعية للمدينة المرغوب لها من خلال عملية التخطيط. إن أصول واضعيه تشبه واضعي نظريات التخطيط الأوليين كإيبنزرد هوارد وفريدريك لو أولمستد وباتريك جيددذ، فجميعهم هدف إلى استخدام العلاقات المكانية لخلق مجتمع متماسك اجتماعياً ويسمح للعناصر المختلفة بالتفاعل.

يدعو أصحاب هذا الاتجاه إلى تصميم عمراني يتضمن تنوعاً من أنماط البناء ذات استخدامات تفاوتية واختلاط السكن بين المجموعات ذات الدخل المتفاوت؛ والتأكيد على العامل الاجتماعي. والوحدة الأساسية في التخطيط هي وحدة الجوار والتي تكون عادة محدودة بالمقياس الطبيعي وذات حدود واضحة بشكل جيد[3].

ت - المدينة الجيدة:

ظهر هذا الاتجاه نتيجة التحولات الأخيرة السياسية والاقتصادية (العولمة وغيرها) التي شهدها العالم، وتأثيراتها على السلوك والتخطيط العمراني؛ متمثلة في قرارات صادرة عن جهات ولجان متنوعة، ويشرح هذا الاتجاه الكيفية التي يتحقق بها تخطيط عادل ومنطقي ضمن نطاق الاقتصاد السياسي الرأسمالي العالمي، وبالتالي إيجاد الحل لعدم المساواة المكانية والاجتماعية؛ متجسداً بالتركيز على التنمية المتعددة المراكز، يقسَّم واضعوه لفئتين: الديمقراطيين المتطرفين والاقتصاديين السياسيين[4].

2-2-1 - الإقليم:

رأى لويس ممفورد[5] (Lewis-Mumford) في عام 1928م الإقليم بأنه:"المساحة التي توجد بين المدينة والقرية والقرية وهي أكبر أو أصغر من الولاية وهو الإقليم البشري".

واتجه ديكنسون[6] (Dickinson) في عام 1934 م اتجاهاً مغايراً في تعريفه للإقليم قائلاً:"إن كل إقليم لديه خصائصه الفريدة؛ والتي تساهم في توضيح ملامح التربة والمناخ والزراعات والإنسان".

كما وجد بيرلوف[7] (Perloff) في عام 1957 م أن الإقليم هو:"منطقة تحدَّدُ وُفقاً لعوامل اقتصادية واجتماعية وجغرافية".

وقال لينمان(Lynman) بأنه:"الجزء الجغرافي المميز بصفات اقتصادية واجتماعية، تجعله مختلفاً عن الأجزاء الأخرى من المنطقة".

---

1. Ibid : Eugénie L. Birch: **The urban and regional planning reader** ,PP.107-111.
2. Loc .Cit.
3. Loc .Cit.
4. Loc .Cit.
5. L,Mumford :**The theory and practice of regionalism** ,Journal of Sociological Review,London,1928,20,18-33.
6. R ,Dickinson :**The Metropolitan Cities of the United States**,Journal of Geographical Review,London,1934,24.
7. H ,Petloff:**Education for planning:City,State and Regional**,The Hopkins Press :Baltimore ,Md ,1957,P.68.

ورأى ر.منشل(R.Minshull) أن الإقليم هو:"الحالة الواقعة التي تظهر عليها سطح الأرض، بما في ذلك التضاريس والمناخ وكافة العوامل الطبيعية الأخرى، والتي تنحصر في نطاق جغرافي محدد".

وأكد ج.رينر(G.Renner) على ناحية أخرى في تعريفه للإقليم قائلاً:"إن الأقاليم كيانات أصلية بحيث يعبر كل إقليم منها على التمايز الطبيعي والثقافي بالنسبة للأقاليم الأخرى"[(1)].

ثم جاء بار[(2)](Parr) في عام 2004 م محدداً سمات ومواصفات الإقليم المتعدد المراكز كصيغة مكانية للإقليم الحديث والمستقبلي فقال:

> تحدد الصفات الأساسية **للإقليم الحضري المتعدد المراكز(Polycentric Urban region(PUR** على أنه مجموعة من المراكز:لها نمط واحد بأشكال قد تتعدد؛ من ضمنها الدائري والمضلع والخطي، ولها حدود فصل عليا ودنيا بين المراكز المتجاورة، ولكنها بعيدة كفاية بحيث لا تعتبر امتداداً للمنطقة المدنية ذاتها، ولها بنية موزعة بشكل متساو؛ بحيث لا تهيمن فيها نسبة السكان في أحد المراكز على الأخرى، وتعلو فيها نسبة التفاعل عما يكون متوقعاً عادة، وفيها مؤشرات عالية للتخصص في المراكز.
>
> طبيعة التفاعل مهمة جداً؛ فهذه السلاسل لا تحد من التجارة في هذا النموذج؛ فقد يصدر مركز من حجم متوسط البضائع والخدمات ليس فقط للمراكز الأصغر بل أيضاً للمراكز المماثلة في الحجم وحتى الأكبر منه.[(*)]

وعرف أيضاً على أنه:"مجموعة من الروابط والاتصالات ذات شدات وتدفقات كبيرة بين المراكز الحضرية؛ مع فعالية ربط واتصال متساوية فيما بينها تقريبا"[(3)].

ثم عُرِّفَ الإقليم العالمي (إقليم المعرفة) Global City–Regions or Learning Region بما يلي:

> "إقليم حضري ميتروبوليتاني، يتألف من عدد من المدن العالمية Global Cities[(*)]؛ وبالتالي فإن تكنولوجيا المعرفة تكون أساساً لاقتصاده الذي يدعى:**الاقتصاد المبني على المعرفة"**.
>
> يمتاز هذا الإقليم بترابطه الشبكي والتفاعل الحاصل بين أجزائه؛ بحيث حركة أحد هذه الأجزاء تؤدي إلى حركة الأجزاء الأخرى، وتساهم الشركات المتعددة الجنسيات من خلال مكاتبها الموجودة في المدن بتشكيل هذه الشبكات المترابطة؛ إضافة إلى شبكات وسائل النقل والاتصالات والشبكات التجارية والإذاعية والإدارية والتسويقية وغيرها؛ وهذا بالتالي سيؤدي إلى نشوء تدفقات لأغراض مختلفة:خدمية وثقافية وتعليمية وتسويقية.
>
> يعتبر الإقليم المعرفي مستودع للمعلومات والمعرفة ومزود ببنى تحتية ذات أنواع مختلفة؛ ويتوافر فيه المناخ المناسب للابتكار والإبداع، إضافة إلى توافر الرأسمال الاجتماعي والاقتصادي والسياسي والإنساني وتوافر اليد العاملة الماهرة والمدربة والمعرفية؛ وسيحقق جذباً ناجحاً لمعدلات مرتفعة من الاستثمارات وتوظيف رؤوس الأموال الأجنبية؛ مؤدياً إلى زيادة الترابط مع الاقتصاد العالمي.
>
> إقليم تتوافر فيه عوامل التنافسية ويحقق أعلى معدلات في التنافسية الاقتصادية الدولية وله دوره الاقتصادي الفعال بين الدول" [(4)].

يستنتج مما سبق:

الإقليم: منطقة جغرافية محددة تمتاز بالتجانس الطبيعي والاقتصادي والاجتماعي، و لها حدودها الإدارية مع أقاليم أخرى مجاورة، ويتم تصنيف الأقاليم وفق معايير معينة فالبعض يصنفها طبيعياً والبعض اقتصادياً والآخر إدارياً؛ ويعود هذا الاختلاف إلى النظام السياسي والإداري للدولة لكن لظروف اقتصادية حديثة، وازدياد الدور الذي تلعبه الاتصالات والتكنولوجيا والتقنيات؛ ظهر الإقليم المتعدد المراكز متجاوزاً الحدود السياسية؛ ويدعو إلى وجود تكتلات (مجموعات) اقتصادية وتخصص اقتصادي إنتاجي، والانتقال إلى صناعة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ICT.

---

1. أحمد خالد علاّم وآخرون:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مرجع سابق،ص.19.
2. J ,Parr :**The polycentric urban region :A closer inspection** ,Journal of Regional Studies, London ,2004,38,3,231- 240.

*- سيرد شرحه بالتفصيل في الفصل الخاص بالتنمية.

3. R ,Kloosterman ,and S ,Musterd :**The Polycentric Urban Region :Towards a Research Agenda** ,Journal of Urban Studies ,London ,Vol.38,Issue 4,pp.623-633.

*-أي المدن المعتمدة في اقتصادها على المعرفة،ولها عدة مسميات: Innovative Cities ,Knowledge-Based Cities Intelligent Cities, Informational Cities-

4. Ibid:J,Yarwood :**The Dublin–Belfast development corridor :Ireland's mega–city region?**,P.17f.

3-2-1 - التخطيط الاقليمي:

ظهرت تعريفات متعددة للتخطيط الإقليمي، **فقد عرفه بنتون ماك كاي**(Benton Mac–Kaye)[1] **في عام 1955م بعباراته:**"يتحدد التخطيط الإقليمي من أهدافه الرئيسية الثلاثة: المحافظة على الموارد الطبيعية وتخطيط استغلالها، والتحكم في نقل السلع والمواد الخام، وتطوير البيئة لكي تتماشى مع مطالب المجتمع".

وقال جوبيا(Sen-Gubia)[2] **في عام 1956م بأنه:**"محاولة مدروسة لإيجاد الاستغلال الكامل للموارد الطبيعية، عن طريق التخصص الإنتاجي الإقليمي بسبب المزايا الطبيعية لكل إقليم".

ووجد هارفي بيرلوف(Harvey. Petloff)[3] **في عام 1957م** بأن:"التخطيط الإقليمي محاولة لتطوير الشكل العمراني والاجتماعي للأنشطة الإنتاجية في الإقليم وذلك حتى يكون مرتبطاً بالنمو الحضري العام للدولة".

ورأى ج . فريد مان وألونسو (J. Friedman W. Alonso)[4] **في عام 1964** م بأنَّه:"تلك العمليات والأساليب العلمية التي يتم في ضوءها اتخاذ مجموعة كاملة من القرارات؛ بهدف الإسراع بعجلة التنمية الإقليمية بطريقة سليمة؛ بحيث تحقق الأهداف المرسومة في صورة برامج ومشروعات إنتاجية واستثمارية واستهلاكية في منطقة معينة ولفترات زمنية محددة".

وذهب ألدن (Alden) **في عام 1974 م** بتعريفه إلى قوله:"ذلك النوع من التخطيط الذي يتعامل مع المشكلات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والإدارية والثقافية والطبيعية في إقليم معين أو منطقة جغرافية محددة".

ونظر **لوكان**(Logan) للتخطيط الإقليمي على أنه:"أحد أساليب التخطيط التنموي التي تركز على إقليم معين؛ وتهدف إلى تحقيق توزيع أكثر عدالة لعوائد النمو الاقتصادي، وإشباع الحاجات الأساسية للسكان وتعزيز اعتمادهم على أنفسهم وتفعيل دورهم في عمليات التخطيط والتنمية من خلال: المشاركة الشعبية ومحاربة الفقر والاهتمام بشؤون البيئة".[5]

ثم أكّد شابان Chabane Benakezouh[6] **في عام 1984م** بأن:

> "يحدد المخطط الإقليمي أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للإقليم في المدى المتوسط ضمن المخطط الوطني، ويتابع عملية تنفيذ البرامج الموضوعة من طرف الإقليم بشكل مستمر ومباشر،وبذلك فإن عملية التخطيط الإقليمي تعني: تفعيل المشاركة الشعبية والجماعات المحلية في عملية إعداد وتنفيذ خطط التنمية الإقليمية وهو ما يعرف بأسلوب التخطيط من الأسفل؛ يساعد هذا الأسلوب في تحديد أهداف التنمية الإقليمية التي تعكس خصوصية الإقليم قيد التخطيط؛ لذلك يعتبر التخطيط الإقليمي شكل من أشكال العلاقات بين الدولة من جهة والجماعات المحلية من جهة أخرى، وبشكل خاص بين الدولة والإقليم. العلاقات بين المستوى المركزي والمستوى المحلي ضرورية لأن الأقاليم جزء من الدولة وتخضع لقانون الدولة، لكنها تتمتع ببعض الاستقلالية؛ وبالتالي فإن عملية التخطيط الإقليمي تعمل على إشراك المناطق والأقاليم في اتخاذ القرارات التي تخصها".

وفي عام 1995م خلص أحمد علام وآخرون[7] أنه:"أسلوب تخطيطي يأخذ بالحسبان البعد المكاني، ويتأثر بالعناصر الإنتاجية المتاحة وبالناحية الزمنية، وبالإمكانيات التنظيمية والإدارية على المستوى المحلي؛ بقصد تنميتها بأعلى معدل وبأقل تكلفة وبأقصر وقت؛ فيتحقق أعلى معدل نمو قومي تذوب فيه الفوارق بين المستويات الاقتصادية والاجتماعية، وتعمل على حل المشاكل العمرانية".

---

1. Arthur Glikson:**Regional Planning and Development** ,Netherlands University ,Foundation of International Corporation ,Leiden,1955,pp.7-9.
2. Sen Gubia:**The Principles and Techniques of Regional Planning** ,paper Presented to Nainital Summer School ,Aligark University ,June 1965,p.1.
3. Ibid :H ,Petloff :**Education for planning: City ,State and Regional**,p.68.
4. J ,Friedman and W,Alnoso :**Regional Development and Planning** ,Massachusetts Institute of Technology :Cambridge,1964,p.49.
5. عثمان محمد غنيم : **مقدمة في التخطيط التنموي الإقليمي**،الطبعة الأولى،دار الصفاء للنشر والتوزيع،عمان،1998،ص.51-52 .
6. Chabane Benakezouh :**La déconcentralisation en Algérie ,Du centralisme ,Au Décentralisme** ,OPU:Alger,1984,p.202.
7. أحمد خالد علاّم وآخرون:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مرجع سابق،ص.55.

وحديثا صرَّح الاتحاد الأوروبي في عام 2007 م بأنه:

"مستوى من مستويات التخطيط، يقوم بدراسة وتنظِيم العلاقات الاقتصادية السياسية والتجارية وغيرها بين الدول من أجل إحداث توازن اقتصادي وسياسي، والتخلص من الهيمنة بجميع أشكالها، والانتقال من التنمية الوحيدة المركز إلى التنمية المتعددة المراكز؛ من خلال إحداث روابط وقنوات نقل واتصالات بينها، وإحداث مواقع جغرافية تجارية مهمة للمطارات والموانئ(Hub)، حتى يتم الوصول إلى نماذج نقل ونظام اقتصادي سياسي أكثر فعالية، أهدافه تتجلى في: تحقيق نجاح اقتصادي دولي وعالمي أي ما يدعى بالتنافسية(Competitiveness)، والوصول إلى بنى اجتماعية فعالة ومتطورة قادرة على مواكبة التكنولوجيات والمعلومات والمعرفة الجارية؛ فتتحقق بيئة تنافسية، إضافة إلى الاهتمام بالتنمية المستدامة، ثم النهوض بمستوى الدولة حتى يكون لها دورها الفاعل في النظام الاقتصادي العالمي، فبناء إقليم– يختلف عدد الدول التي تؤلف الإقليم– مؤلف من مجموعات اقتصادية ناجحة[1]".

يستخلص مما سبق أن التخطيط الإقليمي هو:

مستوى من مستويات التخطيط، يعمل ضمن رؤية التخطيط القومي الشامل، وعلم قائم بحد ذاته ويتعاون مع علوم أخرى كالاقتصاد والسياسة والاجتماع وغيرها، ويأخذ باعتباره البعد المكاني، ويهدف إلى: التخفيف من حدة التباينات الإقليمية؛ وخلق التوازن الاقتصادي والاجتماعي بين الأقاليم، وحل المشاكل العمرانية ودراسة العلاقات فيما بينها. يقوم بدراسة مواقع الإنتاج والاستهلاك المتوفرة في الإقليم، ثم دراسة العلاقات فيما بينها، فتحديد المشاكل والعمل على حلها، وتطوير الإقليم وتنميته مع الأخذ بالحسبان الموارد الطبيعية المتوفرة والإمكانيات والزمن والأنظمة الإدارية والحكومية.

1-3 – نظريات في التخطيط الإقليمي:

يشمل التخطيط الإقليمي الشامل نوعين من التخطيط هما: **التخطيط الإقليمي الاقتصادي** مستخدماً أساليب التخطيط الاقتصادي؛ وذلك بالاستفادة من المعطيات والمؤشرات الرقمية الإحصائية، و**التخطيط الإقليمي المكاني** (Territorial) مستخدماً أسلوب التخطيط العمراني؛ فهو يقوم بإعداد مخططات عمرانية (تنظيمية) للأقاليم[2].

يحدث النمو والتنمية الإقليمية جراء عدد من العوامل؛ وإما أن تكون:

1. داخلية: تضم مخزون العوامل المتوفرة في الإقليم مثل: نوعية القوى العاملة، ونظم الإبداع والابتكار المحلية، والنقل والاتصالات.
2. خارجية: مقدار الطلب على الخدمات والمنتجات الرئيسية.
3. مجموعة مؤلفة من كلا العوامل الخارجية والداخلية.

تعددت الاتجاهات الفكرية في نظريات التخطيط الإقليمي: فالبعض أكد على البعد الاقتصادي، والآخر على البعد المكاني، ثم اتجه آخرون لينادوا بأهمية البعد السياسي والاجتماعي وتأثيرهما على البعدين الاقتصادي والمكاني للإقليم، وأتَت أخرى لتحلل وتفسر ازدهار وتخلف الأقاليم بناءً على عوامل داخلية أو خارجية أو المؤلفة من كليهما، ثم جاء البعض ليشرح تأثير النمو على الأقاليم أي هل يؤدي إلى التقارب أم التباعد؟ وهل يساعد النمو على التقارب بين الأقاليم المتجاورة، وقام جزء بشرح كيفية تغير البنى الإقليمية عبر فترات زمنية متلاحقة، وأكد آخرون دور النقل والمواصلات في البنية الإقليمية، فأخيراً النظريات الحديثة المؤسسة على بعض النظريات التقليدية،[3] وقد قام البحث بتقسيم هذه النظريات بناءً على اتجاهاتها الفكرية لتسهيل شرحها، ويقدم الجدول (1-1) التقسيم المعتمد.

1-3-1 ـ النظريات التقليدية في التخطيط الاقليمي:

تتفرع هذه النظريات بناءً على توجهها الفكري إلى الآتي:

1-1-3-1 ـ دور العوامل الداخلية والخارجية والمؤتلفة من كليهما في النمو والتنمية الإقليمية:

تركز بعض النظريات على النمو من الداخل كنظرية القطاع–**the sector theory- لكلارك Clark**

---

1. J .Glasson & T .Marshall **:Regional Planning**,First published ,Routledge :London ,2007,pp.6-16.
2. أحمد الغفري:**القوانين و التشريعات الخاصة بالتخطيط الإقليمي ودورها**،مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية،سورية:دمشق،26- 29 تشرين الثاني 2007،ص.1.
3. Ibid :J .Glasson & T. Marshall**: Regional Planning**,pp.62-85.

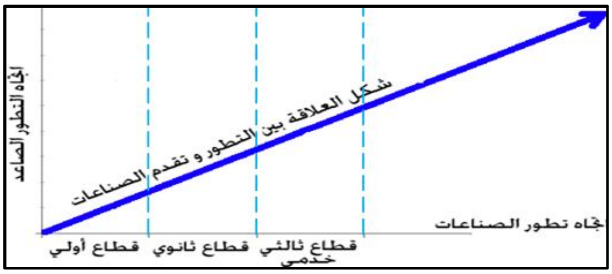
الاتجاه الفكري	نظريات التخطيط الإقليمي	النظريات التقليدية
	الجغرافي	
	الاقتصادي	
	دور العوامل السياسية في النمو والتنمية الإقليمية	
	دور العوامل الاجتماعية في النمو والتنمية الإقليمية	
	دور العوامل الداخلية والخارجية والمؤتلفة من كليهما في النمو والتنمية الإقليمية	
	تأثير النمو الإقليمي على الأقاليم المتجاورة	
	كيفية تغير البنى الإقليمية عبر الفترات الزمنية	
	دور النقل و المواصلات في النمو والتنمية الإقليمية	
	دور البنى الصناعية في النمو والتنمية الإقليمية	
	النظريات الحديثة، وتؤسس هذه النظريات على بعض النظريات التقليدية	

الجدول (1-1) - الاتجاهات الفكرية في نظريات التخطيط الإقليمي

في عام 1940م[1] ونظرية المراحل المرتبطة بها– **the related stages theory - لهوفر Hoover في عام 1948م**[2] و كلاهما يؤكد أن:

" النمو الإقليمي يحدث نتيجة التقدم المتغير للبنية الاقتصادية للإقليم؛ انطلاقا ًمن قطاعات أولية وعبر قطاعات ثانوية صناعية وصولا ًإلى بنية مؤسسة على قطاعات ثالثة خدمية".انظر الشكل(1-1).

وتقول بعض النظريات بأن النمو يحدث نتيجة عوامل خارجية؛مؤكدة بعدم كون الأقاليم مسدودة المنافذ في وجه الحوافز الخارجية،بل هي مفتوحة لتيارات التجارة القادمة من حولها،وتقدم نظرية قاعدة التصدير**-The export base theory- (نورث**[3] **North في عام 1955م، وتايباوت**[4] **Tiebout في عام 1956م)**-ذلك النموذج بقولها:



الشكل (1-1) - نظرية النمو من الداخل[5]

"إن مستوى الطلب الخارجي لمنتجات الصناعات المصدرة في المنطقة هو المقوم الأساسي لنمو الإقليم؛فيقوم النمو على: استغلال الميزات الطبيعية،وعلى نمو قاعدة التصدير في المنطقة، واللذان يتأثران بدورهما إلى حد كبير بمقدار الطلب الخارجي من الأقاليم والبلدان الأخرى؛ وسيؤدي الدخل الناتج عن مبيعات التصدير إلى: تطور النَشاطات الإسكانية والحركات العمالية والرأسمالية، وتطور الاقتصاد الخارجي، ونمو الإقليم مستقبلا".يوضح الشكل (1-2) هذا المفهوم.

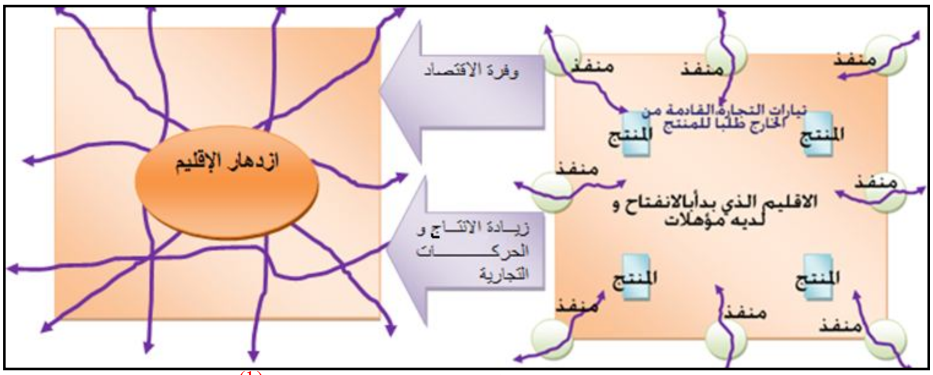
ففي هذا العالم المتوجه نحو العولمة لا يمكن تجاهل البيئة الخارجية والقومية والدولية لاقتصاد الإقليم؛ فحركات الاقتصاد العالمية تتوجه نحو الانفتاح بشكل متزايد، وهناك أيضاً تغيراتٍ بنيويةٍ كبيرةٍ باتجاه: الصناعات الالكترونية المتقدمة،وخدمات المستهلك والمنتج.

ولكن هل سيؤدي ازدياد التصدير دوما ًإلى نمو الإقليم؟وهل يحدد ازدياد التصدير بالطلب الخارجي وحده؟

من الممكن أن تتشابك العوامل الخارجية والداخلية، وتلعب دورا ًفي النمو والتنمية الإقليمية، فمثلاً لو كان هناك قيود على البنية التحتية لنمو الخدمات، أو على إبداعات الأعمال المحلية؛فلن يستطيع الإقليم الاستفادة كثيراً من الحوافز الخارجية؛ وبذلك لن يؤدي ازدياد التصدير دوماً إلى نمو الإقليم، ولن يحدد ازدياد التصدير بالطلب الخارجي وحده[6].

---

1. C ,Clark :**The Condition of Economic Progress** ,Macmillan :London,1940,pssim.
2. E ,Hoover **:The Location of Economic Activity** ,McGraw-Hill :New York ,1948,passim.
3. D ,North :**Location theory and regional economic growth** ,Journal of Political economy ,London ,1955,63,243,258.
4. C ,Tiebout :**Exports and regional economic growth** ,Journal of Political economy ,London,1956,64.
5. المصدر: الباحثة.
6. Ibid :J .Glasson & T .Marshall **:Regional Planning**,p.64.

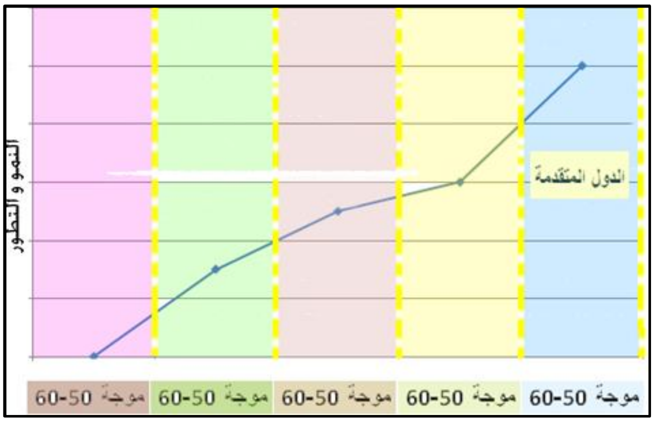


الشكل (1-2) - نظرية النمو من الخارج [1]

1-3-1-2 - كيفية تغير البنى الإقليمية عبر الفترات الزمنية:

تؤكد نظرية الموجات الطويلة للتنمية الإقليمية **(Long waves of regional development) مارشال (Marshall)**[2] **في عام1987م** ما يلي:

"يحدث التقدم والتغيير من خلال موجات–عرف كوندراتيف Kondratieffالموجات الطويلة في الاقتصاد العالمي بدورة من 50 إلى 60عاماً-يرافقها إبداعات كبيرة في التكنولوجيا الحديثة.



الشكل (1-3) - نظرية التطوير والتغيير [4]

وأكد شومبيتر(Schumpeter)[3] في عام 1954م دور التكنولوجيا في تشكيل الموجات الطويلة، وأدى اجتماع بعض الأفكار إلى افتراض كون الأمم الصناعية المتقدمة قد تطورت خلال أربع من دورات كوندراتيف، قبل أن تدخل في دورتها الخامسة في الثمانينات أو التسعينات مترافقة: بإبداعات كبيرة في التكنولوجيا الحديثة كالالكترونيات المصغرة والحوسبة، والتكنولوجيا الحيوية، وصناعات أخرى مشابهة.

و الشكل (1-3) يوضح هذا.

1-3-1-3 - دور البنى الصناعية في النمو والتنمية الإقليمية:

تشدد بعض النظريات على أهمية البنية الصناعية في عملية النمو الإقليمي، وتقدم نظرية تحليل البنية الصناعية **(industrial structure analysis theory)** التي اكتشفهَ بيرلوف وزملاؤه **(Perloff et al)**[5] **في عام 1960م**، ثم أعاد **ستلويل(Stilwell) في عام 1969م**[6] **وعام 1970 م**[7]**اكتشافها**، ثم سميت فيما بعد باسم جديد يدعى تحليل الحصص والتغيرات**(Shift share analysis)**؛ وجاء فيها:

"الصناعات ليست متجانسة فيما بينها، وقد ينمو بعضها أسرع بكثير من بعضها الأخر، وبشكل مماثل تنمو بعض الأقاليم أسرع من غيرها، وبما أن البنية الصناعية تختلف من إقليم لآخر؛فبالتالي هناك علاقة عرضية بين البنية الصناعية والنمو الإقليمي، ويبحث تحليل البنية الصناعية في هذه العلاقة."

---

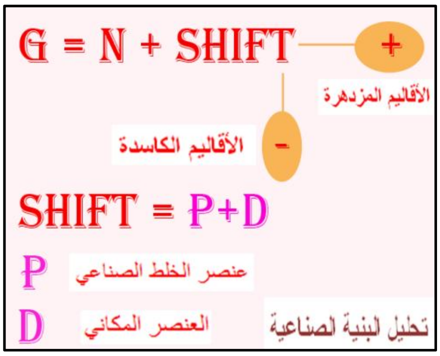
1. المصدر: الباحثة.
2. M ,Marshall :**Long waves of regional development** ,Macmillan :London,1987,passim.
3. J ,Schumpeter :**History of economic analysis** ,Allen and Unwin :London,1954,passim.
4. المصدر: الباحثة.
5. H ,Perloff .et al :**Regions ,Resources and Economic Growth** ,Johns Hopkins Press :Baltimore ,Md,1960,passim.
6. F ,Stilwell :**Regional growth and structural adaptation** ,Journal of Urban studies ,London ,June,1969,passim.
7. F ,Stilwell :**Further thoughts on the shift and share approach** ,Journal of Regional Studies ,London,1970,4,4,451-458.

$$G = N+(P+D)$$
$$Shift = (P+D)$$

تقوم هذه النظرية بعزل آثار البنية الصناعية للإقليم عن نموه خلال فترة محددة من الزمن باستخدام متغير يمثله؛ وعادة ما يكون هذا المتغير هو التوظيف؛ فيقسم نمو التوظيف الإقليمي الكلي (رمزه G) إلى عناصر هي: الحصص(N)، والتغير(P,D) كما يلي:

يمثل العنصر national share(N)(الحصة القومية): قدر نمو التوظيف الإقليمي في حال نما بنفس النسبة القومية على مدى فترة الدراسة، وهي الحالة الطبيعية للإقليم الذي تقاس عليه الانحرافات في التغير.

يمثل العنصر Shift (التغيير): قدر انحراف النمو الإقليمي عن الحصة القومية؛ فيكون موجباً في المناطق المزدهرة وسالباً في المناطق الكاسدة، ويمكن تقسيم التغير الصافي إلى عنصرين أصغر:



الشكل (1-4) - نظرية تحليل البنية الصناعية[1]

عنصر(تغير التناسب) Shift Proportionality (P) ويعرف أحياناً بعنصر الخلط البنيوي Structural mix أو الخلط الصناعي Industrial mix، ويقيس قدر التغير الإقليمي المنسوب إلى الخلط في القطاعات الصناعية في الإقليم؛ وبذلك فكلما ازدادت القطاعات سريعة النمو في الإقليم ازدادت إيجابية هذا العنصر.

أما **عنصر**(التغير التبايني) shift differential(D) ويعرف أحياناً بالعنصر المكاني Locational والإقليمي Regional؛ وهو عبارة عما تبقى، ويقيس قدر التغير الإقليمي الصافي المنسوب إلى عوامل داخلية في الإقليم كالمهارة العالية للقوة العاملة ونظم النقل، وسيكون هذا العنصر موجباً للإقليم ذي الميزات المكانية الجيدة، وسالباً للإقليم ذي العوائق المكانية. وهذا ما يوضحه الشكل (1-4).

للبرهان على ذلك أظهرت ورقة في المملكة المتحدة تقدم بها ستلويل في عام 1969م أنه: في الإقليم الجنوبي الشرقي المزدهر في الستينات لم يمكن تفسير أكثر من ثلثي نمو التوظيف الإقليمي(G) بعنصر الحصة القومية(N)، أما ما تبقى من الانحراف الموجب فقد تم تفسيره بعنصر تغير التناسب(P) وحده؛ مما يوحي بأن السبب الأساسي للنمو كان خليطاً من الصناعات النامية على المستوى القومي في الإقليم، ومن المؤكد أن وجود قيمة سلبية صغيرة لعامل التغير التبايني يوحي بأن بعض العوامل المكانية في الإقليمي كالاحتقان السكاني قد كبحت في الواقع من كمون النمو الظاهر في الخلط الصناعي، أما بالنسبة للإقليم الشمالي الغربي فقد قدم التحليل قيمتَين سالبتين لعنصري: التغير التبايني وتغير التناسب كما أظهر النمو الضعيف للإقليم في الستينات.

1-3-4 - تأثير النمو الإقليمي على الأقاليم المتجاورة:

تقر نظريات المركز والمحيط (Centre–periphery theories) **لهيرشمان**[2] **(Hirschman)** في عام1958م، **وفرايدمان**[3] **(Friedman) في عام1967م،وميردال**[4] **(Myrdal) في عام1957م-** بما يلي:

"النمو الإقليمي بين الأقاليم أقرب إلى التباعد منه إلى التقارب وهذا يفسر بالسببية التراكمية".

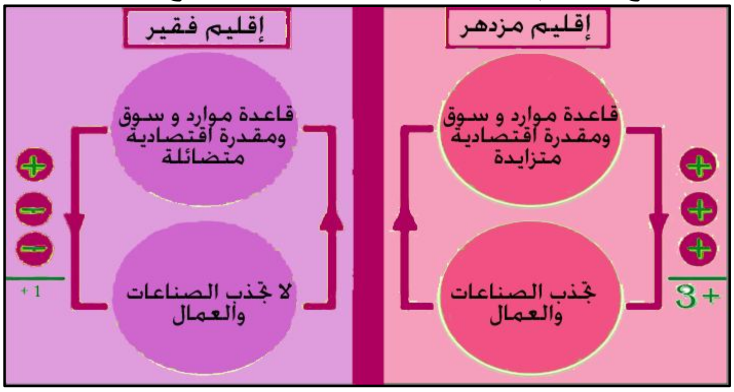
ويظهر الشكل (1-5) النقاش العام لهذه النظريات؛ فالإقليم آ ينمو بداية أسرع من الإقليم **ب** لأنه يحظى بمميزات طبيعية أو صناعية ما، ولكن على عكس بعض النظريات في النمو فإن التباعد الأولي قد لا يصحح نفسه وبذلك تكون العملية تراكمية فيزداد الغني في الغنى ويزداد الفقير فقراً.

قام ميردال[5] بتفسير هذه السببية التراكمية (Cumulative Causation) بآثار الانتشار(spread) والاجتراف الخلفي (backwash)؛ فآثار الانتشار هي تلك القوى التي تفضل التقارب بين الأقاليم الغنية والفقيرة؛ فعندما ينمو الإقليم الغني يمكن أن يزداد طلبه لمنتجات الإقليم الفقير فيحفز بذلك نموه وقد تؤثر المساوئ الاقتصادية للحجم الكبير في الأقاليم المزدهرة أيضاً، ولكن ميردال يعتقد بأن آثار الانتشار هذه ستعادل بآثار الانجراف الخلفي إلى

---

1. المصدر: الباحثة.
2. A ,Hirschman :**The strategy of economic development** ,Yale University Press :New Haven ,Conn,1958,passim.
3. J ,Friedman :**Regional Development Policy :A Case Study of Venezuela** ,MIT Press :Cambridge ,Mass,1967,passim.
4. G ,Myrdal :**Economic theory and underdeveloped regions** ,Duckworth :London,1957,passim.
5. Ibid :G ,Myrdal :**Economic theory and underdeveloped regions** ,passim.

حد بعيد، فقد لا يتحقق الطلب الزائد على بضائع الأقاليم المحيطة إذا كانت هذه البضائع أساساً مرنة للدخل المنخفض كالمنتجات الزراعية،ويضاف إلى ذلك عامل ذو أهمية كبيرة هو أن هجرة رؤوس الأموال واليد العاملة من الأقاليم الفقيرة إلى الغنية قد يؤذي أكثر منه أن يفيد، فيقلل من قدرة الإقليم الفقير على المنافسة، فكما ذكر مسبقاًيكون أثر المساوئ الاقتصادية في الأقاليم الغنية ضئيلاً كونها عُودِلت بمنافع اقتصادية واجتماعية أخرى.



الشكل (1-5) - شرح السببية التراكمية الإقليمية

لنظريات النمو الإقليمي المتباعد[1]

ثم نَاقش **هولاند**[2]**(Holland)في عام 1976م** مفهوم النمو الإقليمي المتباعد على أساس التحكم بالصناعة إضافة إلى أساس البنية الصناعية، فقال: إن السبب الأساسي لفقدان التوازن في الإقليم كان الرأسمالية ذاتَها وخصوصاً القوة المتزايدة للمؤسسات التجارية متعددة القوميات**MNEs**، وإنها توجد بشكل مركز في الأقاليم الأكثر ازدهاراً وتبقى هناك منيعة ضد إجراءات السياسات المطالبة بتَغيير مكانها، فهي تهدد بتَرك البلد كله إن لم تعمل على هواها، وقد يكون هذا التقييم بالغاً في القسوة لنشاطات المؤسسات التجارية متعددة القوميات إذ قام العديد منها أصلاً بتغيير أماكن بعض نشاطاتها أو جزء منها إلى الأقاليم المسببة للمشكلة باسكتلنده مثلاً.

1-3-5 - دور العوامل الاجتماعية في النمو والتنمية الإقليمية:

تتجه بعض النظريات إلى شرح أهمية العوامل الاجتماعية في النمو الإقليمي وتأثيرها على العوامل الاقتصادية، وهذا ما نوه إليه **كلاسين(Klaassen) في عامي 1965م**[3]**و1968م**[4]،**وبال(Pahl) في عام 1970م**[5]بقولهما:

"أهمية اللياقة الاجتماعية للنمو الإقليمي الاقتصادي، وأهمية موقع الفرد المكاني حيث يؤثر عليه بسبب القيود التي يضعها على وصوله للتسهيلات الاجتماعية كالتعليم، والتأكيد على أهمية الرأسمال الاجتماعي (Social Capital)في تفسير التنافسية للأقاليم وفروعها".

وبرهن على كلامهما عندما أكد فريق الاستراتيجيات في الإقليم الشمالي في بريطانيا Northern(NRST)(1975) Region Strategy Team إلى النسبة الأكبر للمجموعات ذات المستوى الاقتصادي– الاجتماعي المتدني في الشمال مقارنة بالمعدل الوسطي القومي وبالوضع المعاكس في الجنوب الشرقي، وتحد عوامل كهذه من النزوع إلى المغامرة التجارية وتعزز من الركود الاجتماعي والمهني، واللذين بدورهما يعوقان تبني المفاهيم والتقانات الجديدة[6].

1-3-6 - دور العوامل السياسية في النمو والتنمية الإقليمية:

حاولت بعض النظريات التقليدية إدخال العوامل السياسية في نظريات النمو الإقليمي، **فقد ناقش كور(KOHR) في عام1971م مبدأ إهمال المحيط (Peripheral neglect)**[7]**،كما ناقش هشتر(Hechter) في عام 1975م**[8] هذه[8] هذه المسألة وتوصلوا إلى ما يلي:

---

1. المصدر:.J .Glasson & T .Marshall :**Regional Planning**,p.66،بتصرف الباحثة.
2. S ,Holland :**The regional problem** ,Macmillan :London,1976,passim.
3. L ,Klaassen :**Area social and economic redevelopment** ,OECD :Paris,1965,passim.
4. L ,Klaassen :**Social Amenities in Area Economic Growth** ,OECD :Paris,1968,passim.
5. R ,pahl :**Patterns of urban life** ,Longman :London,1970,passim.
6. Northern Region Strategy Team(NRST) :**First Interim Report** ,NRST :Newcastle,1975.
7. L ,Kohr :**Is Wales viable?** ,Christopher davies :Cardiff,1971,passim.
8. M ,Hechter :**Internal Colonialism**, Routledge :London,1975,passim.

"إن العوامل السياسية رئيسية في صناعة السياسة العامة للإقليم، والقرارات المتعلقة بهذه السياسة ما هي إلاً قرارات سياسية حول التوزيع المكاني للموارد، كما تعتبر الأقاليم المنعزلة بعيدة عن نظر وفكر صناع القرار في المركز، وهناك حاجة إلى التلاعب بالساحة السياسية إلى جانب الاقتصادية لإحداث النمو الإقليمي مع إعطاء ثقل سياسي أكبر للأقاليم المسببة للمشاكل، وهكذا تعكس القرارات الإقليمية المتعلقة بالسياسة العامة عادة لموازنة بين الكفاءة الاقتصادية والإنصاف والملائمة السياسية، ويجب الإقرار بهذا الأمر في أي دراسة للنمو الإقليمي".

7-1-3-1 - الجغرافية:

ظهرت بعض النظريات مؤكدة وجود تدرج هرمي مكاني للمستوطنات والنشاطات ولعل أبرز من عمل في هذا المجال هم: **دكنسون(Dickinson)**[1] **في عام1934م ولوش(Losch)**[2] **في عام 1954م وبيري وجاريسون(Berry And Garrison)**[3] **في عام 1958م**، وخصوصاً عمل **كريستالر(Christaller)**[4] **في عام1971م الرائد حول"الأماكن المركزية لألمانيا الجنوبية"** أو ما يسمى بالنظرية السداسية (Hexagonal Theory) وتؤكد هذه النظريات على ما يلي:

"يمكن التحكم في توزيع المجتمعات العمرانية، وتحديد العلاقة بين أحجام المدن ومدى تباعدها باعتبار أن المدن هي أماكن مركزية لمناطق الإنتاج وتقدم خدمات للمناطق التي حولها حسب حجمها ضمن الشبكة الحضرية".

وكان الهدف من هذه الأعمال هو ربط الأماكن المركزية جغرافياً بالمناطق المحيطة، وذهبوا إلى تعريف المكان المركزي بأنه: **مستوطنة تؤمن الخدمات للمناطق الواقعة في خلفيتها**؛ وبذلك يكون لكل مكان مركزي نطاق خدمة يتوافق مع مكانتها وحجمها ضمن التسلسل الحضري.

ترتكز المفاهيم الأساسية لهذه النظريات على وجود **سلاسل هرمية وعتبات سكانية ومجالات تسويق للنشاطات الخدمية.**

- أما فيما يتعلق بالسلاسل الهرمية (Hierarchies) فيمكن أن نجد خدمات الطبقة الدنيا(Lower order services)- مثل مكتب البريد الفرعي أو المدرسة الابتدائية- في معظم المستوطنات بدءاً من القرى الكبيرة وصعوداً، أما خدمات الطبقة العليا(higher order services)- كمكتب البريد العام والكلية التقنية أو الجامعة- فتوجد في الأغلب المراكز الضخمة كالبلدات الكبيرة والمدن.
- وللنشاطات الخدمية عتبات سكانية مختلفة (population thresholds) وهي تدنو حتى250 نسمة بالنسبة لدكان في قرية أو تعلو حتى 150.000 نسمة بالنسبة للمسرح.
- أما مجال التسويق(market range) بالنسبة للخدمة فهو: المسافة التي يمكن للناس أن تقطعها كي يصلوا إليها؛ وهي أبعد بالنسبة لخدمة من المستوى الأعلى وأقصر بكثير بالنسبة لخدمة من المستوى الأدنى، ويتأثر هذا المجال بعوامل المسافة والوقت والتكاليف.

وكان التجسيد المكاني لهذه المفاهيم عبارة عن مجموعة متداخلة من الأماكن المركزية، وقد سلم كريستالر ببنية سداسية يكون فيها لمستوطنات الطبقة الأعلى- وفيها خدمات الطبقة العليا الرئيسة- ستة مراكز فرعية- وفي كل منها عدد أقل من خدمات الطبقة العليا- ولكل منها ستة مراكز أصغر منها وهكذا دواليك.والشكل (1- 6) يوضح ذلك.

طبقت هذه النظرية في التخطيط الإقليمي الهولندي وفي المخططات الإقليمية للمملكة المتحدة.

ويمكن القول بأن الانترنيت قد أبطلت أثر المسافات والارتباط الوثيق بمراكز الخدمات، ولكن بالرغم من ذلك ما تزال المراكز تجذب الأنظار بسبب الحاجة للحصول على الخدمات الاقتصادية والاجتماعية من المستوى الأعلى، فربما ضعف التسلسل الهرمي ولكنه ما زال موجوداً كعنصر بنيوي مهم وما زال التخطيط المكاني الإقليمي المعاصر يستفيد من التوجه الهرمي[5].

---

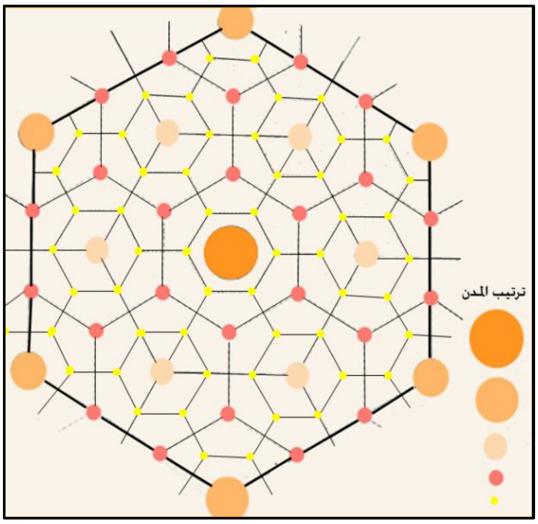
1. Ibid :R ,Dickinson :**The metropolitan cities of the united states** ,24,1934.
2. A ,Losch :**Economics of Location** ,Yale university press :New haven ,Conn,1954,passim.
3. B ,Berry and W, Garrison :**Recent developments of central place theory** ,Papers and proceedings of the regional science Association1958,4,107,120,1958.
4. W ,Christaller :**Central Places in Southern Germany** ,Englewood Cliffs :New Jersey ,1971,passim.
5. Ibid :J .Glasson & T .Marshall :**Regional Planning**,p.76.

8-1-3-1 - الاقتصادية:

ظهرت نظريات تؤكد على أهمية التنمية المكانية والاقتصادية في آن واحد والربط بينهما، ومن هذه النظريات: أقطاب النمو(Growth Pole) وظهر حديثاً مفهوم النظم الاقتصادية التجميعية والكتلية (Clusters and agglomeration economies). يدين مفهوم **أقطاب النمو** بالكثير للاقتصاديين الفرنسيين وخصوصاً **بيرو(perroux)**[1] **في عام 1964م**، الذي اعتقد بأن:

"الواقع الأساسي للتنمية المكانية والاقتصادية هو أن النمو لا يظهر في كل مكان في وقت واحد بل يظهر ضمن نقاط أو أقطاب تنموية وبشدة متغيرة، وينتشر على مدى قنوات مختلفة وبتأثيرات نهائية مختلفة إلى الاقتصاد الكلي".

وأقر بيرو بأن أقطاب النمو قد توجد أيضاً في الفضاء الجغرافي ولكن تركيزه كان على آثار التغير الاقتصادي.



الشكل (1-6)- التجسيد المكاني لنظرية كريستالر والتدرج الهرمي[2]

ثم عرف بيرو قطب النمو على أنه: "مجموعة من الأنشطة تولد نمواً ديناميكياً في الاقتصاد كنتيجة للعلاقات التبادلية– الأمامية والخلفية (معدلات المدخلات والمخرجات) – بينها وبين الصناعة أو النشاط القائد؛ والصناعة- أو النشاط القائد- هو النشاط الذي ينمو أسرع من باقي الصناعات أو الأنشطة وله بعض الخصائص المميزة: كالتكنولوجيا المتقدمة أو القدرة على توليد ونقل الاختراعات والابتكارات، أو مرونة دخل مرتفعة، أو القدرة على توليد نمو مستمر ومتصل به أنشطة مرتبطة به وفي المجال المحيط به من خلال العلاقات الأمامية والخلفية".

وقد عرف **بودفيل** (Boudeville)[3] **في عام1966م** قطب النمو الإقليمي بدقة أكبر على أنه: "مجموعة من الصناعات المتوسعة والمتوضعة في منطقة حضرية والتي تسبب تنمية أكبر في النشاط الاقتصادي عبر نطاق تأثيرها".

تشمل كلمة النمو خمسة مصطلحات:**قطب النمو**(Growth Pole) **ومراكز النمو**(Growth Centres) **ومحور النمو**(Development corridor Or Growth corridor) **ونقطة النمو** (Growth Points) **وأنوية النمو** (Growth Nuclei).

الفرق بين هذه المصطلحات من ناحية التعريف كالآتي:

- **قطب النمو(Growth Pole):** كما سبق تعريفه هو توطن لمجموعة من الأنشطة المرتبطة بعلاقات فنية واقتصادية في حيز متجانس وتمتد آثاره التنموية إلى المناطق المحيطة؛ بحيث ينمو و ينمي هذه المناطق ويساهم في تحقيق أهداف تنمية قوية.
- **مركز النمو(Growth Centres):** هو توطن لمجموعة من الأنشطة في حيز محدد، وآثاره محلية فقط، وتقتصر على الإقليم الذي يوجد به، أي له طابع إقليمي فقط وأهدافه محلية، وأحياناً ثانوية، ينحصر الفرق بين قطب النمو ومركز النمو في تأثير كل منهما وفي الأهداف التي يحققاها وفي اختلاف الوظيفة التي يؤديها كل منهما.
- **محاور النمو(Development corridor Or Growth corridor):** يتكون محور النمو من سلسلة من النقط وأقطاب النمو تربطها علاقات تكاملية نتيجة وجودها على محور نقل رئيسي.
- **نقطة النمو(Growth Points):** هي توطين لمجموعة من الأنشطة في حيز محدد متجانس وآثاره محددة في المنطقة الموجود فيها نقطة تنمية، وليس لها آثار خارج هذا الحيز[4].

1. F ,Perroux :**La notion de pole de croissance** ,2 nd edn ,Paris,1964,p.143.
2. المصدر:أحمد خالد علاّم وآخرون:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مصدر سابق،ص.313،بتصرف الباحثة.
3. J ,Boudeville :**Problems of Regional Economic Planning** ,Edinburgh UP :Edinburgh,1966,passim.
4. أحمد خالد علاّم وآخرون:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،ص.200.

- **أنوية النمو(Growth Nuclei)**: هي توطين لمجموعة من الأنشطة ذات مستوى اقتصادي أصغر من سابقتها (نقطة النمو) في حيز محدد متجانس صغير وآثاره محددة في المنطقة الموجودة فيها وليس لها آثار خارج الحيز[1].

أ - مفهوم قطب النمو وأبعاده الجغرافية:

مفهوم قطب النمو يكمن في: وجود صناعات رائدة كصناعة التكنولوجيا في الوقت الحاضر المبنية على المعرفة (Leading industries) التي تنمو عن طريق الاستقطاب (polarization) أي جذب الوحدات الاقتصادية الأخرى ألا وهي الشركات الدافعة من أجل تخديم هذه الصناعات الرائدة؛ والتي يجب أن تتصف بالصفات التالية:لها علاقاتها مع بقية الصناعات أي علاقة المواد الخام والتصنيع مع الصناعات الثانية، إضافة إلى كونها مبنية على التكنولوجيا، ويجب أن يتم تصدير المنتجات على المستوى الوطني أو الدولي أو القومي والعالمي، أما بالنسبة للمؤسسات الرائدة فيجب أن تتمتع بما يلي: تخلق بيئة تسمح بالإبداع والابتكار، وذات حجم كبير،وأن تكون صناعة ذات نمو سريع.[2]

ويعتبر جوهر التفريق بين مصطلحات النمو من حيث المفهوم هو مستوى التصدير- مستوى الصناعة الرائدة- والانفتاح إلى الخارج: فقطب النمو يعتبر وطنياً فما فوق وربما عالمياً، أما مركز النمو فيكون على المستوى الإقليمي المحلي فما دون، أما نقطة النمو فتكون على مستوى أدنى من سابقه. انظر الجدول(1-2) الفرق بين مصطلحات النمو.

أما الفرق بين هذه المسميات من حيث الحجم فيعود للتدرج الهرمي المبتدَأ من الأكبر إلى الأصغر من القطب إلى المركز فالنقطة ثم أنوية النمو، ويتواجد التدرج الهرمي حتى ضمن المصطلح الواحد فيوجد قطب نمو من الدرجة الأولى ثم الثانية وهكذا.

المصطلح	الصفات الخاصة بالمصطلح
قطب النمو 	1. صناعات رائدةLeading industries مبنية على التكنولوجيا لجذب الوحدات الاقتصادية. 2. وجود شركات دافعة Propulsive Firms . 3. وجود بيئة تسمح بالإبداع والابتكار. 4. لها علاقة مع بقية الصناعات وتسمح بالتصدير على المستوى القومي.
مركز النمو 	1. الصناعات ذات مستوى أدنى من سابقتها. 2. وجود شركات أدنى من سابقتها. 3. الابتكار والإبداع ذو مستوى أدنى من سابقه. 4. التصدير على مستوى أدنى من القومي.
نقطة النمو 	مستوى انتشارها ونطاق تأثيرها بسيط وضمن حيز ضيق نسبياً،ومستوى الصناعات أدنى من سابقه.
أنوية النمو 	مستوى انتشارها ونطاق تأثيرها أبسط من مركز النمو،والصناعة ذات مستوى بسيط جداً.

الجدول (1-2) - الفرق بين مصطلحات النمو[3]

تقل الخصائص الدافعة لقطب النمو على مر الزمن على شاكلة التقطير أو آثار الانتشار بعد أن تبتعد حوله تجاه المناطق المحيطة، وهذا ما كان عامل جذب لمخططي الأقاليم حيث رأوا أن زرع أقطاب النمو هو طريقة فعالة لتوليد آثار طويلة الأمد وبعيدة التأثير ضمن منطقة أوسع بكثير من مكانه الأصلي، ويمكن تقسيم ديناميكية أو

1. عبد العزيز بن عبد الله الخضيري:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية بالمملكة العربية السعودية**،مكتبة الملك فهد الوطنية،السعودية:الرياض،2005،ص ص.25 -39.
2. J ,Glasson :**An introduction to regional planning :concept ,theory and practice** ,second published ,Hutchinson :London,1978,pp.174ff.
3. المصدر:الباحثة بالاستناد على المرجع
J ,Glasson :**An introduction to regional planning :concept ,theory and practice** ,pp.174 ff.

حركية قطب النمو إلى ثلاثة مراحل؛ هي: تركُزُ الصناعة الرائدة في مركز نمو واحد، ثم الانتشار المركَز للمشروعات أو النشاطات بأقطاب متعددة، وبعدها انتشار التنمية إلى المناطق الأبعد نسبيا[(1)].
طبقت هذه النظرية في: العاصمة البرازيلية، وفي اسكتلنده المركزية، وفي شمال شرق انكلترا في الستينات.

ب – التوجه الحديث لقطب النمو:

ظهر توجه حديث يدعى المجموعات(Clusters)، ويعتمد التأييد المعاصر للمجموعات كدوافع للنمو والإبداع على بعض عناصر أقطاب النمو وعلى نظريات الأماكن المركزية الصناعية لهوفر**(Hoover) في عام1948م** وخصوصاً على الأنظمة الاقتصادية الكتلية.

عرف **بورتر**[(2)] **(Porter) في عام 1990م** المجموعة كالتالي:

"تتألف المجموعة Cluster من الصناعات المرتبطة بعلاقات عمودية- المشتري والموزع- أو أفقية-الزبائن والتقنيات الحديثة والقنوات- ويمكن تمييز المجموعات بأهمية واحد أو أكثر من قطاعاتها".

حصل جدل كبير حول أهمية القرب للتفاعل ضمن المجموعة في الاقتصاد المبني على المعرفة، فهل يمكن استبدال القرب التنظيمي بالقرب الجغرافي؟[(3)]يعترض البعض على أهمية القرب الجغرافي، ويؤكدون أهمية"المجتمعات التطبيقية"(communities of practice) والتي تُنتِجُ و تكتسِب وتنشُر المعرفة عبر استخدام التقنيات الرقمية والقرب الفيزيائي المؤقت المترافق مع رحلات العمل[(4)]. يدَّعي آخرون أمثال مورغان[(5)](Morgan)أن للقرب الجغرافي أهمية كبيرة في النقل الفعال للمعرفة، ويذكر ماركوسن[(6)](Markusen)أهمية القرب الجغرافي مفرقاً بين الأماكن"Sticky"؛ التي تتمسك بالأفكار الجديدة وتحولها إلى مجموعات صناعية، وبين الأماكن"Slippery"؛ التي لا تستفيد على المدى البعيد من الإبداع والاستثمار.

ضرب الظهور السريع لاقتصاد التقنيات الحديثة الذي حصل مؤخراً في"مشروع استثمار أكسفورد شاير(Oxford Shire)"في المملكة المتحدة مثالاً عن مجموعة نشاطات متعددة القطاعات متركّزة مكانياً؛ تتضمن: خدمات عالية التقنية مثل خدمات الحاسب الآلي؛ وتصنيع التقنية الحديثة مثل التكنولوجيا الإحيائية وصناعة المحركات والهندسة الطبية.

شجَّع النجاح الاقتصادي لبعض الأماكن كأكسفوردشير ولبعض المجموعات المبدعة كسيليكون فالي(Silicon valley) في كاليفورنيا وسيليكون فين(Silicon Fen) في كامبردج شير في المملكة المتحدة عدداً من المحاولات لاستخدام توجه المجموعات عند تطبيق التخطيط الإقليمي.

1-3-1-9 - دور النقل والمواصلات في النمو والتنمية الإقليمية:

تؤكد بعض النظريات أهمية النقل والقدرة على الاتصال(connectivity) في مجال التخطيط الإقليمي،[(*)]فالنقل يؤثر على إمكانية الوصول(Accessibility) التي تُعتبَر الصفة المفضلة في المكان، وتلعب دوراً هاماً في التوزيع المكاني مثل الوقت أو المسافة[(7)]. إن لتحسين روابط النقل دوراً مهمّاً في التخطيط والتنمية الإقليمية؛ فمثلاً على مستوى أوروبا هناك استثمار شبكة عبر أوروبا(Trans –European Network) وذكر جويليام[(8)](Gwilliam) بأنَّ استثمار المواصلات سيف ذو حدين، فتحسين روابط المواصلات بين عدة أقاليم يمكن له أن يجعل من الإقليم ذي الأفضلية النسبية في بعض الأسواق عرضة للمنافسة من خارجه، أما ضمن الإقليم الواحد فإنّ تحسين المواصلات

---

1. عبد العزيز بن عبد الله الخضيري:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية بالمملكة العربية السعودية**،مرجع سابق،ص ص.25-39.
2. M ,Porter :**The Competitive Advantage of nations** ,Macmillan :London,1990,passim.
3. R ,Boschma :**Role of proximity in interaction and performance :Conceptual and empirical challenges** ,Journal of Regional studies ,London,2005,39,1,41–45.
4. S ,Breschi and F ,Lissoni :**Mobility and social networks :Localised knowledge spillovers evisited** ,Paper presented at workshop Clusters in High–technology :Aerospace ,Biotechnology and software Compared ,Montreal :Canada,2002,passim.
5. K ,Morgan :**the exaggerated death of geography :Learning ,Proximity and territorial innovation systems** ,Journal of economic geography ,London,2004,4,3,214.
6. A ,Markusen :**Sticky places in slippery spaces :A typology of industrial districts** ,Journal of Economic Geography ,London,1996,72,293–313.

* - سوفَ يتبين بعد دراسة التوجه المعاصر الأقاليم التنافسية أهمية النقل وروابط الاتصال بالنسبة لتنافسية الإقليم أو لأقاليمه الفرعية.

7. D ,Ingram :**The concept of accessibility** ,Journal of Regional studies,1971,5,2.
8. K ,Gwilliam :**The indirect effects of highway investment** ,Journal of Regional Studies ,London,1970,4,2.

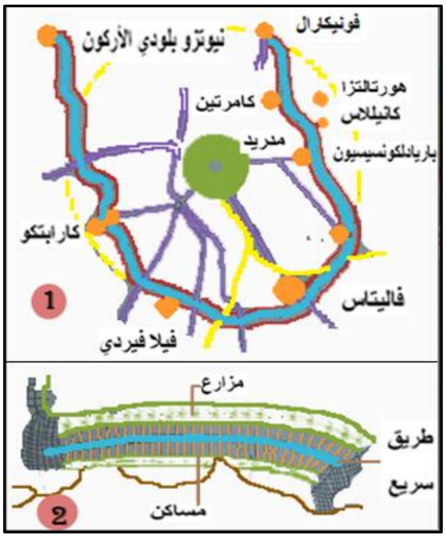
كأنظمة الخطوط الحديدية الخفيفة هو أمر موجب دوماً حيث يحسِّن من فعالية السكان المحليين والشركات المحلية.

للنقل أهميته الخاصة في دراسة السلاسل الهرمية والمجموعات وفي البنى المكانية للأقاليم؛ فمحاور النقل وشبكاته و سلاسله الهرمية جميعها متبادلة العلاقة مع البنية المكانية للمستوطنات في الإقليم؛ وقد تشجع بعض أشكال البنية التحتية كالمطارات تركيز النشاطات.

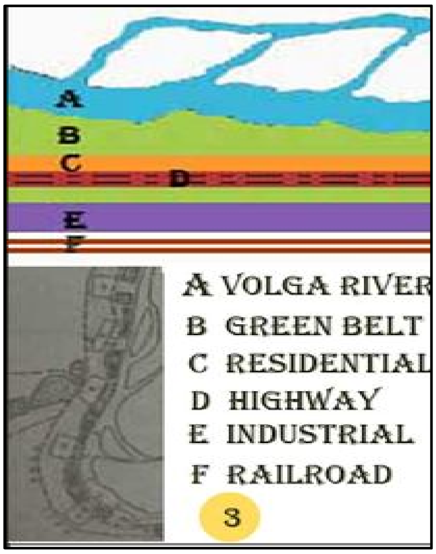
أهم النظريات المؤكدة على دور المواصلات في تخطيط المدن نظرية المدينة الشريطية(Linear City) لسوريا ماتا بتأكيده على ما يلي:

"تمتد المدينة على امتداد الطريق الرئيسي حيث تمتد الصناعات والإسكان على جانبي الطريق نتيجة أسباب جغرافية وطبوغرافية معينة".

طبقت النظرية في مدريد حيث بنيت ضاحية طولية، وفي بلدان أخرى متعددة[1]، انظر الشكل (1-7) و(1-8).



الشكل (1-7) - (1-التخطيط الشريطي حول مدريد،2-المدينة الشريطية لسوريا ماتا) [2]



الشكل (1-8) - ستالينجراد(نموذج لتطبيق فكرة المدينة الشريطية)[3]

1-3-2 - التوجه المعاصر لنظريات التخطيط الإقليمي:الأقاليم التنافسية(Competitive regions):

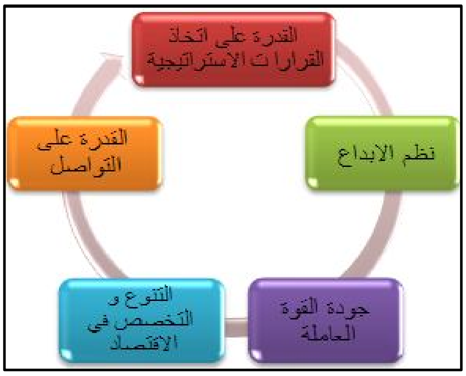
منذ الثمانينات ازداد الاعتراف بسلسلة من العوامل المحددة في الأمم والأقاليم والمدن، التي تساعد في شرح تنافسيتها النسبية وأدائها الاقتصادي في العالم؛ تتضمنُ هذه المحددات سلسلة من العوامل المتعلقة بالموارد كالقدرة الإبداعية ونوعية القوة العاملة، وصناعة التقنيات الحديثة والأعمال المتطلبة للمعرفة الكثيفة في المنطقة[4].

من رواد التوجه التنافسي: كر وغمان وبورتر وباركنسن؛ فقد أكد كروغمان[5](Krugman) في عام1991م على دور الاقتصادي التنافسي للمدن ضمن إقليمها، كما حلّل بورتر[6]العوامل البنيوية والعوامل الداخلة في التنافسية التي تدعم الاقتصاد القومي والإقليمي الناجح، حيث ترتكز فكرته الأساسية في أن التنافسية ترتكز على القدرة على الإنتاج وأن الإبداع هو أساس هذه القدرة، ويُحَدَّد معيار دخل الإقليم أو الأمة بالقدرة على الإنتاج؛ التي

1. صفوان عسَّاف وآخرون:**نظريات تخطيط المدن**،جامعة البعث:كلية الهندسة المعمارية:السنة الدراسية الرابعة،سورية:حمص،2000،ص212،210.
2. المصدر:أحمد خالد علاّم وآخرون:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مرجع سابق،ص323: بتصرف الباحثة.
3. المصدر:المرجع السابق: بتصرف الباحثة.
4. P ,Hall and A ,Markusen :**Silicon Landscapes** ,Allen and Unwin :London,1985,passim.
5. P ,Krugman :**Geography and Trade** ,MIT Press :Cambridge ,Mass ,1991.
6. M ,Porter :**Regional foundations of competitiveness and implications for government policy** ,UK Department of Trade and Industry Workshop ,DTI :London ,April,2002,passim.

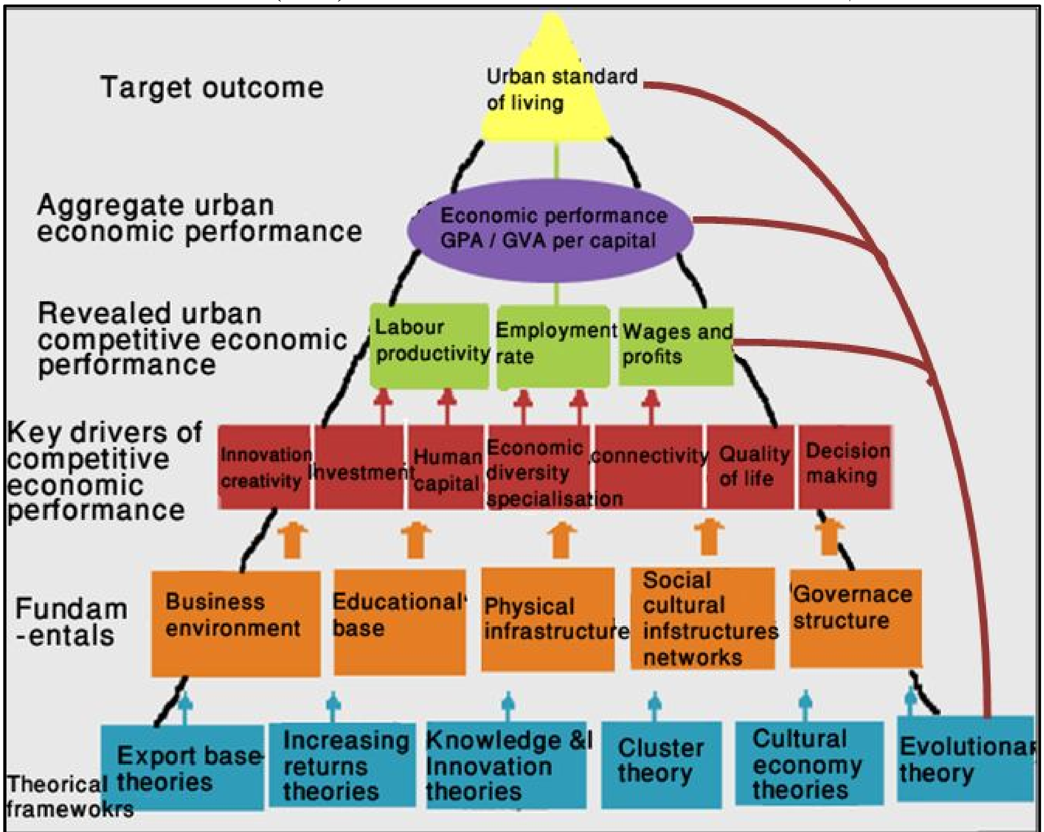
تستغل بها مواردها البشرية والمالية والطبيعية، وإنَّ التعريف المناسب للتنافسية هو هذه القدرة على الإنتاج، وفي سياق العولمة تضطر النظم الاقتصادية إلى التركيز على المنتجات والخدمات ذات القيمة المضافة[1].

وجد باركنسن(Parkinson)[2]وزملاؤه في عام2004م خمسة من العوامل تشكّل الدوافع الأساسية للتنافسية؛ هي: نظم الإبداع (Innovation systems)، وجودة القوة العاملة (Quality of the workforce)، والتنوع والتخصص في الاقتصاد (economic diversity and specialization)، والقدرة على التواصل(connectivity)، والقدرة على اتخاذ القرارات الإستراتيجية(Strategic decision–making capacity). انظر الشكل(1-9).



الشكل(1- 9) - العوامل التنافسية الإقليمية[4]

تعتمد التنافسية على نظريات ومفاهيم؛ ويظهر الشكل(1-10) ارتباطها ببعض النظريات التقليدية كقاعدة التصدير والنظرية التطورية وببعض المفاهيم كالسببية التراكمية وغيرها[3].



الشكل (1-10)- القاعدة النظرية للأقاليم التنافسية[5]

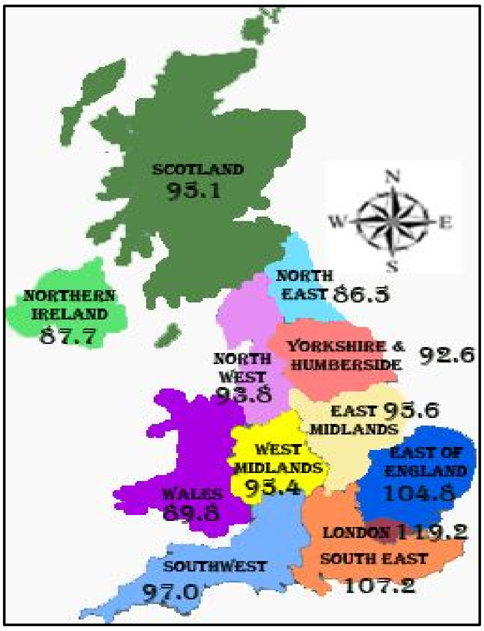
طُبِّقت الأقاليم التنافسية في المملكة المتحدة، حيث قامت بدراسة لتحديد الأقاليم والمدن التنافسية وترتيبها؛ ويقدم

---

1. M ,Porter :**The Economic Performance of Regions** ,Journal of Regional Studies Association, London,2003,37,549–578.
2. M ,Parkinson.et al :**Urban Renaissance characteristic of EU Non–Capital Cities** ,ODPM :London,2004,passim.
3. Office of the deputy prime minister(ODPM)(2005d),**State of the cities report** ,two vols ,ODPM :London ,passim.
4. المصدر : الباحثة .
5. Ibid:Office of the deputy prime minister(ODPM)(2005d),**State of the cities report** ,two vols ,ODPM.

الجدول (1-3) المجموع من قبل(Huggins)[1] في عام2003م مؤشرات التنافسية الإقليمية، واعتمد في تحديد المؤشر على ثلاثة عوامل؛ هي: **الداخل أو كثافة الأعمال** أي: عدد الشركات في كل مدينة، والأعمال المؤسسة على المعرفة كجزءٍ من مجموع الأعمال، والمشاركة الاقتصادية الكلية- نسب النشاط الاقتصادي-، ثم **الخارج** أي القدرة على الإنتاج-الإنتاج المحلي الإجمالي في كل مدينة(GDP per capita)-، أما ثالثها فهو **النتائج الملموسة أو مستوى الكسب الوسطي**-الأجور ونسبة البطالة-، وأظهرت الدراسة التفاوت في الثروات الاقتصادية في المملكة بين الشمال والجنوب؛ حيث تؤمن أقاليم الجنوب الشرقي الثلاثة القوة العاملة في اقتصاد المملكة.

اتضح وجود تفاوت على مستوى إقليم المدينة، فمقدار الدخل الأسبوعي الوسطي لأفراد الأسرة والقيمة الإجمالية المضافة في كل مدينة أعلى بكثير في مناطق الانتقال إلى العمل TTWAs Travel to Work Areas الموجودة في الجنوب الشرقي- مثل أكسفورد وريدنج وكامبردج- منها في باقي المملكة ككل، وتزيد الصادرات الظاهرة لكل مدينة كثيراً في هذه المناطق عن غيرها، والشكل(1-11) يوضح أقاليم المملكة ومؤشراتها التنافسية.



الشكل (1-11)- أقاليم المملكة المتحدة[2]

الترتيب	الاقليم	المؤشر
1	لندن	119.2
2	الجنوب الشرقي	107.2
3	الشرقي	104.8
4	الجنوب الغربي	97.0
5	الوسط الشرقي	95.4
6	الوسط الغربي	95.4
7	اسكتلنده	95.1
8	الشمال الغربي	93.8
9	يورك شاير و همبر	92.6
10	ويلز	89.8
11	أيرلندا الشمالية	87.7
12	الشمال الشرقي	86.5
	المملكة المتحدة	100.0

الجدول (1-3)- مؤشر التنافسية للملكة المتحدة[3]

1-3-2-1 - المقومات الأساسية للأقاليم التنافسية:

تشمل المقومات الأساسية للتنافسية خمسة عوامل؛ هي: نظم الإبداع، جودة القوى العاملة، التنوع والتخصص في الاقتصاد، القدرة على التواصل، القدرة على اتخاذ القرارات الإستراتيجية.

أ- نظم الإبداع:

إن أهم القوى الدافعة بالنسبة للنظم الاقتصادية المؤسسة على المعرفة هي: الأفكار والإبداع والمثقفون والمغامرة في الاستثمار؛ وتميل هذه العناصر الأساسية لأن تكون مركزّةً في عدد محدود من الأقاليم المدنية مما يمكنها من: تحصيل أفضلية تنافسية، ومن التصدير إلى السوق العالمية.

تبين في المملكة المتحدة أن التقدم لبراءات الاختراع كان كبيراً وخصوصاً في مناطق الانتقال إلى العمل في أكسفورد وكامبردج وألدرشوت وريدنج وإيبسوتش وبرستول.رأى بيج(Begg)[4] في عام2002م **الاستثمارية**- القدرة على استثمار منطقة ما - أنها العامل الأساسي لجعل الأقاليم تنافسية؛

---

1. Ibid:Office of the deputy prime minister(ODPM)(2005d),**State of the cities report** ,two vols ,ODPM.
2. المصدر:مازن المغايري،عبد الله سعيد،عبد الله سندرة:**موسوعة أطلس العالم**،دار الرضوان،سوريا:حلب،2010،بتصرف الباحثة.
3. R ,Huggins **:Creating a uk competitiveness Index :Regional and local bench marking** ,Journal of Regional studies ,London,2003,37,1,89–96.
4. I ,Begg :**Investability :The key to competitive regions and cities?** ,Journal of Regional studies ,London,2002,36,2,187–193.

وهي تحدد ب: الرأس المال الشعبي- البنية التحتية لوسائل للنقل، وأسواق العمل، وسلسلة من العوامل الاجتماعية والحكومية.

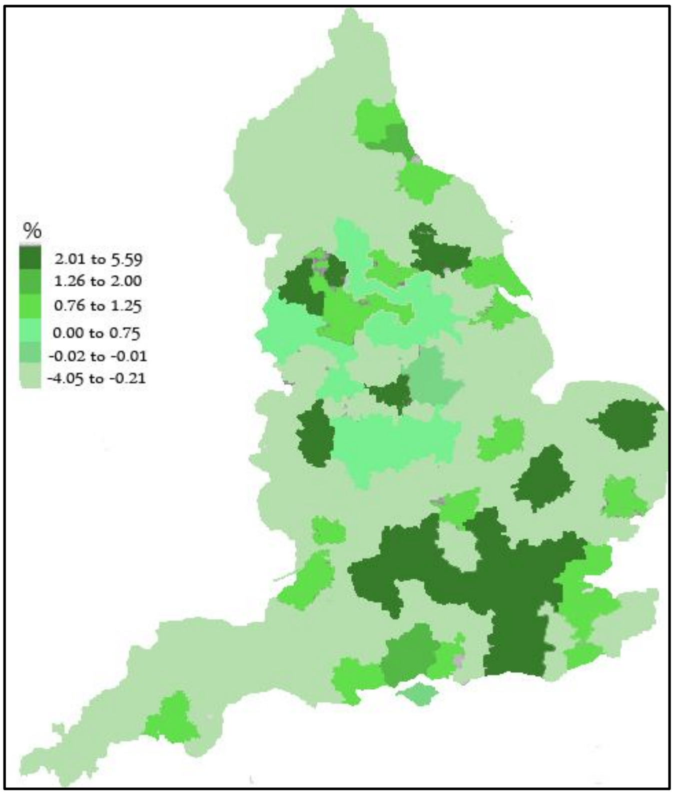
ب- جودة القوى العاملة:

ترتبط جودة القوة العاملة بقوة بالمحافظة على نظام الإبداع في الإقليم، وقد أظهر سيمي وزملاؤه (Simmie et al)[1] وجود علاقة متبادلة بين المهارات متوسطة المستوى والتعليم العالي وبين قدرة المنطقة على تنمية اقتصاد إبداعي مبني على المعرفة، ثم أيدت فلوريدا(Florida)[2]أهمية الطبقة المبدعة وجغرافية المواهب؛ حيث يجتمع خليط غني من المقاولين والمحسنين وصانعي السياسة المحلية والخدمات الحرفية مع بعضهم في منطقة واحدة ليؤمنوا القيادة والرؤية والقدرة لما يمكن تحقيقه.

ت- التنوع والتخصص في الاقتصاد:

أحدثت أهمية التنوع الاقتصادي (Economic diversity) بعض الجدل، فلأفضل إيجاد مجموعة مؤلفة من التخصص والتنوع– التنوع المجمع (Clustered diversity)–، وقد عرض باركنسن(Parkinson)[3]وزملاؤه في عام 2004م أهمية تنوع القطاعات الاقتصادية للنجاح الاقتصادي في المدن الأوروبية، ومما تبين أن المدن الأكثر نجاحاً قد احتوت مستويات كبيرة من التخصص ضمن بعض القطاعات الرئيسية.

تميل القطاعات الرئيسية في النظم الاقتصادية المتقدمة لأن تكون أقرب إلى الخدمية منها إلى الصناعية؛ فقد قللت حركة البعد عن الصناعة (de – industrialization) في السبعينات والثمانينات من النسبة المئوية في حصص الصناعة من التوظيف الكلي إلى أدنى من 20%، بالرغم من قدرة بعض الصناعات وخصوصاً تلك المؤسَّسة على التقنيات الحديثة على لعب دور مهم في الازدهار الإقليمي، ومن أهم الفئات بالنسبة للنمو هي خدمات الأعمال كثيفة المعرفة (Knowledge– intensive business services) (KIBS)؛ وتهيمن عليها الخدمات المالية في الأقاليم المدنية المركزية، انظر الشكل (1- 12) لملاحظة كيف أن خدمات الأعمال كثيفة المعرفة تتجمع في الأقاليم ذات المؤشرات التنافسية المرتفعة.



الشكل (1-12)- خدمات الأعمال الكثيفة وأماكن توضعها بالنسبة للأقاليم التنافسية [4]

ث- القدرة على التواصل:

للقدرة على التواصل(connectivity) أهمية كبرى في تسهيل التعاون المشترك والتفاعل بين العناصر الخاصة بالإبداع في الإقليم الواحد أو بين ذلك الإقليم وبين النظم القومية والدولية، وتُعرَّف إمكانية التواصل بأنها البنية التحتية لوسائط النقل- الطرقات والخطوط الحديدية والجوية- والاتصالات وشبكات العمل،[5] ويمكن ملاحظة دور هذا العامل في التنافسية من خلال المقارنة بين: بعض الأماكن الموجودة في الجنوب الشرقي مثل أكسفورد وكامبردج وملتون كينز؛ حيث تتخذ الرحلة بوساطة السكك الحديدية ما يقارب50

1. J ,Simmie.et al **:The competitive Economic Performance of London and the Core Cities** ,Oxford Planning Working Papers ,Oxford Brookes University :Oxford,2006,passim.
2. R ,Florida :**The Rise of the Creative Class** ,Basic Books :New York,2002,passim.
3. Ibid :M ,Parkinson et al :**Urban Renaissance characteristic of EU Non–Capital Cities**,passim.
4. source :Ibid : J .Glasson & T .Marshall **:Regional Planning**,p.72.
5. Ibid :J .Glasson & T .Marshall **:Regional Planning**,p.74.

دقيقة، والمناطق الأخرى مثل برنلي وبلاكبرن وروشديل في الإقليم الشمالي الغربي حيث تزيد الرحلة عن 3 ساعات، و يمكن ملاحظة مؤشرات التنافسية في الشكل (1-11) وعلاقتها بما سبق ذكره، أما بالنسبة للنقل الجوي فقد ازدادت أهميته كثيراً في الاقتصاد العالمي وذلك لدوره في نقل الركاب والبضائع القيمة.[1]

أما الاتصالات فهي ذات أهمية كبيرة بالنسبة للقدرة على التواصل وخصوصاً في مجال التجارة الالكترونية (e-commerce)، وأحد العناصر الأساسية في ذلك هو الحزمة العريضة ذات القدرة العالية فهي تسمح بنقل كميات كبيرة من البيانات بسرعة عالية، وقد أشار استقصاء قامت به غرفة التجارة البريطانية أن استخدام الحزم العريضة كان عاملاً مهماً في اختيار مكان العمل، وكلما ازداد عرض الحزمة ازدادت سرعة المعرفة نقل المعلومات فيها، وقد حصلت لندن على الترتيب الأول بين المدن الأوروبية في عرض حزمة اتصال الانترنيت[2]، وتحظى شبكات العمل والشبكات الاجتماعية بأهمية كبيرة أيضاً فهي تساهم في نقل الأفكار وتسهيل دعم الأعمال وتكوين أحلاف جديدة.

ج- القدرة على اتخاذ القرارات الإستراتيجية:

تعتبر درجة الاستقلال في اتخاذ القرارات الإستراتيجية عاملاً مهماً وضرورياً في التنافسية، وتختلف مدن العالم وأقاليمها من حيث تحكم السلطات المحلية في اتخاذ القرارات؛ فقد أظهرت تقارير متعددة أنه كلما كانت السلطات المحلية قادرة على اتخاذ القرارات الإستراتيجية الفعالة والمؤثرة كلما أدى ذلك إلى ازدياد تنافسية المدن والأقاليم التابعة لها[3].

الخلاصة:

تناول الفصل الأول مفهوم كل من: التخطيط واتجاهاته الحديثة، والإقليم، والتخطيط الإقليمي، وقام بشرح نظريات التخطيط الإقليمي بناءً على اتجاهاتها الفكرية.

تم التوصل إلى النتائج التالية:

- **التخطيط**: أسلوب منطقي للتفكير يربط بين الماضي والحاضر والمستقبل في ضوء ما يحيط من ظروف، واتجاهاته هي: النمط التواصلي، والعمران الحديث، والمدينة الجيدة.
- **الإقليم**: منطقة جغرافية محددة، تمتاز بالتجانس، لها تصنيفات متنوعة، وحديثاً ظهر نوع آخر للإقليم وهو الإقليم المتعدد المراكز المتجاوز للحدود السياسية؛ ويدعو إلى وجود مجموعات اقتصادية ذات تخصص وتنوع إنتاجي، والانتقال إلى صناعة تكنولوجيا المعلومات والاتصالاتICT.
- **التخطيط الإقليمي**: مستوى من مستويات التخطيط،يتعاون مع علوم متعددة، وله أهداف متنوعة، وهو أسلوب لحل المشاكل الكثيرة التي تعاني منها المدن، وحالياً التخطيط الإقليمي يعني تلاشي الحدود السياسية، وهذا ما تؤكده تجربة الاتحاد الأوروبي.
- نظريات التخطيط الإقليمي تتفرع إلى نظريات تقليدية ونظريات حديثة؛ وتخلص إلى ما يلي:

- كي يتحقق النمو الإقليمي المتزايد لابد من: الاتصال مع الخارج، وتجنب عزلة الإقليم؛ وهذا الاتصال يتم بتفعيل دور البنى التحتية الأساسية ووسائل النقل والاتصالات العالمية؛ وتساعد بدورها على إنشاء ربط فعال مع العالم الخارجي، والاهتمام بمنافذ الإقليم البرية والبحرية والجوية.
- لا يتحقق الازدهار الإقليمي إلا بالاستغلال الأمثل للمقومات الداخلية المختلفة للإقليم، ويزداد هذا الازدهار حيوية ونشاطاً بالتعاون والاتصال القائم بين المقومات الداخلية للإقليم وربطها بالعالم الخارجي عن طريق منافذ الإقليم.
- يحتاج ظهور آثار التقدم الإقليمي إلى فترات زمنية طويلة، كما يتطلب تغييراً وتقدّماً في البنى الإقليمية ذاتها؛ وكلما كانت هذه البنى قائمة على تكنولوجيا حديثة وجدت قفزات نوعية في التغيير.
- يتطلب النمو الإقليمي بنى صناعية على مستوى عال من التقدُّم؛ حيث تقوم بتصدير منتجاتها إلى الخارج عن طريق المنافذ الإقليمية، كما يحتاج إلى زراعة أقطاب تنموية بتدريجاتها المختلفة لتقوم بنشر التنمية؛ وتفعيل عملها المشترك.

---

1. Ibid :Office of the deputy prime minister(ODPM)(2005d):**State of the cities report**,two vols.
2. Ibid :J ,Simme et al :**The competitive Economic Performance of London and the Core Cities** ,passim.
3. Ibid :J .Glasson & T .Marshall **:Regional Planning,**p.74.

- يحدث التفاوت في مستوى الازدهار بين الأقاليم بسبب التقدُّم الحاصل في بعض الأقاليم وعدمه في الأخرى؛ فتتكوَّن أقاليم فقيرة وبالمقابل يوجد أقاليم غنية جداً، لذلك لابدَّ من تفعيل دور الإقليم الفقير.
- إنَّ إحداث الازدهار الإقليمي يتوقف على عوامل سياسية واجتماعية؛ تتجلى تلك السياسية في الدعم الذي تقدمه الحكومة إلى الإقليم، وإحداث تغييرات في المجريات السياسية التي تحدث، أمَّا العوامل الاجتماعية فتتجلى في توفير بنية أساسية جيدة، ووجود الرأس مال الاجتماعي الفعال لأنَّ ذلك يساعدُ على جودة القوة العاملة ويساعد على ابتكار نظم اقتصادية جديدة فعالة.
- يحتاج الازدهار الإقليمي إلى تفعيل التواصل والاتصالية ويتم ذلك عن طريق الاهتمام بوسائل النقل بأنواعها المختلفة.
- ينظر إلى الأقاليم على أنَّها مشروع اقتصادي سياسي يجب أن يحقق أعلى معدلات الإنتاج والاستثمار وهذا ما تؤكده الأقاليم التنافسية.
- لا يعتمد النمو الإقليمي على نظرية واحدة فقط؛ إنما يركز على نظرية بنسبة أكبر من تركيزه على بقية النظريات؛ ويعود هذا للتداخل القائم بين هذه النظريات، ويقدم الجدول(1- 4) نقاط التقارب بين هذه النظريات.

يستنتج مما سبق:

التنمية عملية معقدة وتحتاج إلى الاهتمام بالعوامل الخارجية والداخلية للمكان وتحقيق تكامل فيما بينها. والتوازن التنموي يحتاج إلى زراعة أقطاب تنموية بتدريجاتها المختلفة لتقوم بنشر التنمية وتبادلها؛ وتفعيل عملها المشترك؛ انطلاقاً من هنا ظهر مفهوم المحور التنموي المؤلف من أقطاب تنموية؛ والهدف منه تفعيل الربط والاتصال، وتحقيق تدرج واضح، ونشر التنمية، إضافة إلى أغراض أخرى. يتم إحداث التوازن التنموي بين الإقليم الفقير والإقليم الغني وذلك بإيجاد أقطاب تنموية فيه تتناسب مع الإمكانيات المتوافرة في داخله؛ أي العمل بمفهوم التنمية المتعددة المراكز. الانفتاح السياسي يساعد على تحقيق قفزات تنموية، وإن سياسة محاور التنمية لا يمكن أن تتفعل إلا بإحداث تعاون سياسي مع الدول المجاورة، إضافة إلى أنَّ تطبيقها داخل البلد الواحد يتطلب تعاوناً سياسياً مع الأطراف في خارج البلد لحاجتها لرؤوس أموال عالمية، وسائل النقل تعتبر بمثابة البذور التي تنشر التنمية والعمران حيثما تتواجد والأمثلة التاريخية تشهد بذلك.

النظرية	عنصر النقاش الأساسي	التقدم الإقليمي	آلية النمو الإقليمي	علاقتها مع النظريات الأخرى
1- القطاع لكلارك والمراحل المرتبطة بها لهوفر	البنية الاقتصادية الداخلية– النشاط الاقتصادي الأساسي– التي يقوم عليها الإقليم.	داخلي	الانتقال من قطاعات أولية إلى قطاعات ثانوية صناعية إلى قطاعات ثالثة خدمية(تغيير البنية الاقتصادية).	مع (3) و (4) و (5) و (6) و (7) و (8) و (9) و (10)
2- نظرية قاعدة التصدير لنورث وتايباوت	الطلب الخارجي لمنتجات الصناعات المصدرة	خارجي	تزايد الطلب الخارجي على المنتجات الرئيسية التصديرية في إقليم ما سيؤدي إلى استغلال الميزات الطبيعية وتطور النشاطات الإسكانية والحركات العمالية.	(1) و(3) و (4) و (5) و (6) و (7) و (8) و (9) و (10)
3- الموجات الطويلة للتنمية الإقليمية	الزمن(الموجة الزمنية)وتطور الصناعات	داخلي	يحدث من خلال موجات زمنية مترافقة بإبداعات كبيرة في التكنولوجيا الحديثة.	مع(1) فكلاهما يؤكد أن النمو الإقليمي يحدث عبر تطور البيئة الصناعية الداخلية ودور الزمن في ذلك.
4- البنية الصناعية لبيرلوف وزملاؤه	أهمية البنية الصناعية	داخلي	هناك علاقة بين النمو الإقليمي والبنية الصناعية فكلما وجدت وهي علاقة طرديه(G=N+(P+D)	مع(1) من حيث أهمية البنية الداخلية الصناعية في نمو الإقليم،مع(3) من حيث الصناعات.
5- المركز والمحيط	تفسير التباعد والتقارب في النمو الإقليمي بين الأقاليم			مع(1) تشرح أهمية المكونات الداخلية في حدوث التباعد بين الأقاليم،مع(4) أهمية الصناعة في نشوء التباعد بين الأقاليم.
6- العوامل الاجتماعية	أهمية الرأسمال الاجتماعي في النمو الإقليمي.	داخلي	كلما كان الرأسمال الاجتماعي على درجة عالية من التقدم أدى ذلك إلى نمو إقليمي.	مع(1) فهي عامل داخلي يساعد على النمو،مع(3) الصناعات تحتاج إلى رأسمال اجتماعي متقدم المستوى،مع(4) فهي من ضمن العامل D،مع(5) العامل الاجتماعي سبب رئيسي في حدوث التباعد بين الأقاليم.
7- العوامل السياسية	دور العوامل السياسية في النمو الإقليمي.	داخلي	النمو الإقليمي يحدث نتيجة قرارات سياسية داخلية تشجع الانفتاح والنمو.	مع(1) فهي من ضمن البيئة الداخلية للإقليم،مع(2) وجود القرارات السياسية يلغي القيود والحواجز الجمركية،مع(4) فهي من ضمن العاملD،مع(5) فالاهتمام السياسي بمنطقة دون الأخرى يؤدي إلى حدوث التباعد،مع (6).
7- الأماكن المركزية	العلاقة بين أحجام المدن وتباعداتها على الصفحة الجغرافية.	داخلي	هناك علاقة تحكم أحجام المدن وتباعداتها وهذه العلاقة تفيد في توزيع الصناعات بشكل تدرج هرمي مما يؤدي إلى نمو متوازن.	مع(1)لأنها تركز على البيئة الداخلية للإقليم.
8- قطب النمو وتوجهها الحديث	كيفية حدوث التنمية الاقتصادية المكانية ضمن نقاط و أقطاب تنموية(صناعات).	داخلي	يحدث بزرع أقطاب تنموية(صناعات)في مناطق معينة تساعد على انتشار التنمية إلى ما حولها نتيجة وجود العلاقة فيما بينها وبالتالي يحدث تغيير اقتصادي يؤدي إلى تغيير في البنية الاقتصادية الكلية.	ترتبط ب(1) لأنها تشرح البنية الداخلية المؤلفة من الصناعات(أقطاب تنموية)و(2) لأن هذا القطب يكون من مستوى متقدم عندما تكون صناعاته تصديرية،و(3) ترتبط بتقدم الصناعات وتطورها،و(4) لأن القطب التنموي هو صناعة،و(5) وجود صناعات في أحد الأقاليم دون غيرها سيؤدي إلى تباعد بينها،و(6) فالقوة العاملة شرط أساسي في كليهما،و(7) يجب أن يكون هناك قرار سياسي بالاهتمام بالقطب التنموي.
9- النقل والمواصلات	أهمية النقل والقدرة على الاتصال في تحقيق النمو الإقليمي وتحقيق أفضلية الوصول إلى الأمكنة.	داخلي	لتحسين النقل والمواصلات والمنافذ الخارجية دور في النمو الإقليمي وزيادة التصدير وقيادة النمو العمراني وأماكن الصناعات.	تقترب من(1) لأنها تركز على البيئة الداخلية،و(2)لأن تطوير النقل سيؤدي إلى زيادة قاعدة التصدير،و(4)لأنها تشكل جزءاً كبيراً من العامل D،و(5) فهي السبب في إنشاء التباعد،و(8).
10- الأقاليم التنافسية	المعايير التي تساعد على تحقيق التنافسية بين الأمم؛هي:نظم الإبداع،جودة القوة العاملة،التنوع والتخصص في الاقتصاد،القدرة على التواصل،القدرة على اتخاذ القرارات الإستراتيجية.	داخلي، خارجي	يحدث النمو الإقليمي كلما كانت نسب هذه المعايير مرتفعة.	تقترب وترتبط بجميع النظريات لكونها اتجاه حديث وقام أصلا بالتأسيس على جميع ما ورد سابقاً من نظريات.

الجدول (1- 4) - المقارنة والتقارب بين نظريات التخطيط الإقليمي

الفصل الثاني

التنمية الإقليمية:مفهومها وتصنيفاتها وأهدافُها

هناك تعاريف متعددة تناولت التنمية؛ لكل منها اتجاهه الفكري، وصنفت التنمية بحسب نوعها إلى تصنيفات متعددة، وحديثاً ظهرت أنواع أخرى للتنمية؛ تختلف عن سابقتها في شكلها المكاني.

2-1- تعريف التنمية الإقليمية:

يتألف مصطلح"التنمية الإقليمية"من مصطلحين هما:"التنمية"و "الإقليمية"، وقد سبق للبحث أن تناول الإقليم بالتعريف والمفهوم، وسيقوم البحث بتعريف التنمية كما يلي:

2-1-1- التنمية:

عرَّفها **كامبريدج في عام 1948م بأنها:**"حركة مصممة لرفع مستوى الحياة في المجتمع، بمشاركة كل من: الحكومة والهيئات الغير حكومية والسكان؛ وتضم هذه الحركة: كافة أشكال تحسين مستوى الحياة في المجتمع، وكل أنواع الأنشطة التنموية في المنطقة سواءً تلك التي تقوم بها الحكومة أو الهيئات غير الحكومية".[1]

ووجد إيروين ساندروز[2] **بأن** مفهوم التنمية له أربعة أبعاد؛ هي**:** تنمية المجتمع كعملية، تنمية المجتمع كمنهج، تنمية المجتمع كبرنامج، تنمية المجتمع كحركة.

فتنمية المجتمع كعملية هي: "التحرك في مراحل متتابعة من حالة معينة إلى حالة أخرى؛ فهي تتضمن مجموعة من التغيرات المتسلسلة والمتعاقبة والمتصلة بمعايير وأهداف وقرارات معينة"،

أما تنمية المجتمع كمنهج فتعني: "الاستجابة للاحتياجات الفعلية للمجتمع، فهي الوسيلة التي يقوم بها المواطنون المحليون لتحقيق أهداف معينة يقررونها"؛ وهذا المعنى يعني ألا تفرض على المجتمع برامج مخططة من خارجه؛ لعدم استجابتها للاحتياجات الفعلية للأهالي،

وبالنسبة لتنمية المجتمع كبرنامج فتعني: "مجموعة من الأنشطة المفترض إنجازها؛ الهادفة إلى مصلحة واحدةٍ للمجتمع، وتشمل أولويات المجتمع سواءً أكان في مجال التعليم أو الصحة أو الإسكان أو الخدمات الاجتماعية وغيره"،

وتعني تنمية المجتمع كحركة: "قضية مجتمع يشعر أهله بالولاء له والالتزام تجاه قضاياه، والتقدم الذي يطمح إليه من منظور القيم والأهداف المحددة التي تبنوها؛ والتي تختلف من نظام سياسي واجتماعي إلى آخر؛ فتنمية المجتمع كحركة تتجه لأن تكون مؤسساتية تنشئ بناءها التنظيمي الخاص ولها إجراءاتها وممارسوها."

رأت الأمم المتحدة[3] **في عام 1956م التنمية بأنها:** "العمليات التي توجد بين الأهالي وجهود السلطات الحكومية:؛ لتحسين الأحوال الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للمجتمعات المحلية، وتحقيقاً لتكامل هذهِ المجتمعات في إطار حياة الأمة، ومساعدتها على المساهمة الكاملة في التقدم القومي."

وقال جمال زكي وعلي فؤاد أحمد في عام1960م بأنها: "العملية التي يقصد بها خلق ظروف النهوض الاقتصادي والاجتماعي للمجتمع كله؛ مع المساهمة الفعالة والاعتماد الكلي بقدر المستطاع على مبادأة المجتمع."، يتضمن التعريف التحسينات العمرانية كالطرق والمساكن والري والصرف وتحسين الزراعة والنشاط الوظيفي كالصحة والتعليم والترويج؛ وذلك كله في إطار: - المناقشة الجماعية، وتحليل الحاجات المحلية، والسعي للحصول على الدعم الفني.[4]

وأكد Khanduka[5] **في عام1971م بأنها:** "إستراتيجية لإنجاز التغيير على المستوى المحلي في المجال التربوي والتنظيمي، وهي تنطلق من الاعتقاد في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المتوازنة، كما تؤكّد على:- المشاركة بين الأهالي والحكومة وبين المساعدات الخارجية والجهود الذاتية، واحترام حق المجتمع في اختيار الأولويات داخل الإطار العام لأهدافه القومية."

---

1. سوسن عبد اللطيف:**دراسات في التنمية المحلية الحضرية والريفية والمستحدثة والصحراوية**،المعهد العالي للخدمة الاجتماعية،القاهرة،1989.
2. Irwin Sanders :**the concept of Community Development,in lee .j. cary,ed ,Community Development As A process** ,Columbia :university of Missouri Press,1970,p.18ff.
3. United Nation : **Department of economic& social Affairs Community Development and Related services** ,New York.
4. وزارة الشؤون الاجتماعية" قسم الثقافة الاجتماعية":**مبادئ النهوض بالمجتمع نقلا عن تقرير الأمم المتحدة**،القاهرة ص.17.
5. S ,Khanduka :**Social Planning and Community Organization ,Community Development** ,in Encyclopedia of social work,NASWS,1971,p.1346.

استنتجت سوسن عثمان عبد اللطيف[1] **في عام1989م بأن التنمية:** "عملية مقصودة وموجهة ومتكاملة؛ ترتكز على مشاركة واسعة النطاق؛ وذات أبعادٍ متعددةٍ ومداخل متنوعة؛ وتتطلب تضافر جهود كافة الخبراء بتخصصاتهم المختلفة في الميادين المختلفة وعملهم كفريق واحد، كما يدرك القائمون بها ضرورة تدعيم العلاقة التعاونية بين الأجهزة الحكومية والأهلية تحقيقاً لزيادة فرص إنجاز الأهداف المطلوبة".

بالنسبة لتعريف السيد الحسيني[2]**1996م كان الآتي:** "الاستغلال الرشيد للموارد؛ بهدف إقامة مجتمع حديث متقدِّم يتميز بتطبيق التكنولوجيا والتحضر والتعليم والحراك الاجتماعي، فضلاً عن التوحدات الشعبية مع التاريخ والمنطقة والكيان القومي؛ فهي بذلك عملية متعدِّدة شاملة، تضم جوانب الحياة الاقتصادية والسياسية والاجتماعية والثقافية والإيديولوجية."

ثم وجد صفوح خير[3] **بأن التنمية تعني:** "عملية تغيير في البنية الاقتصادية والاجتماعية، فضلاً عن كونها تغييراً يمتد إلى جوانب متعددة من جوانب الحياة في المجتمع، بناءً وحركةً."

2-1-2- الإقليمية:

تعني **الإقليمية**: "تنظيم المجتمع على أساس إقليمي لتحقيق العدالة الإقليمية"؛ فمثلاً عند دراسة المدينة فلابدَّ من دراسة العلاقة المتبادلة بين المدينة وريفها أيّ بين المدينة وإقليمها المحيط المنتمية إليه، و"تقسيم الدولة إلى أقاليم قوية حية ناضجة ناجحة؛ توفِّر حياة غنيَّة متنوعة مليئة بالفرص المادية والحضارية لأبنائها؛ فيكون لأبناء الوطن جميعاً مستوىً متقارباً من المعيشة والإمكانات."، وأيضاً "العدالة الجغرافية؛ عدالة التوزيع في المكان؛ بمعنى تحقيق شبكة متكافئة من الفرص الإنتاجية والقيم البشرية؛ بحيث يتم تقريب أو تذويب الفروق الطبقية بين الأقاليم إلى أقصى حد يمكن أن تسمح لمواهبها الكامنة وقدراتها الطبيعية الدفينة بالنهوض والعمل."[4]

تعرف التنمية الإقليمية كالآتي: "إزالة المعوقات البنيوية التي قد تتسبب في منع الاقتصاد الإقليمي من إظهار قدراته الكامنة، أو تعني استخدام هذه القدرات بطريقة مرضية حتى يصل الإقليم إلى مرحلة من التوازن تتماشى وتتلاءم مع الاقتصاد القومي في تكوينه."[5]

يستنتج ممَّا سبق:

التنمية: عملية معقدة تشمل جوانب متعددة سياسية واقتصادية واجتماعية وغيرها، والتنمية الناجحة يجب أن تنبثق من واقع الشعوب وإرثها الحضاري والاجتماعي؛ فلا تكون دخيلاً عليها، مع الآخذ بالحسبان التطور الذي وصلت إليه الشعوب الأخرى ودراسة أساليبه، ويختلف واقع التنمية من مدينة إلى أخرى بناءً على عدَّة عوامل ومن أهمها الواقع المدروس.

التنمية الإقليمية: التغيير البنيوي المعقد الذي يتناول الإقليم اقتصادياً واجتماعياً وغيرها، ويهدف إلى حل إشكاليات إقليم باختلاف أشكالها؛ وبالتالي إنشاء أقاليم ديناميكية متوازنة فيما بينها.

2-2 - تصنيفات التنمية الاقليمية:

تصنَّف التنمية الإقليمية إلى ثلاثة أنواع رئيسية؛ هي: التنمية؛ الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية؛[6] وكما ذكر آنفاً فإن التنمية الإقليمية عملية متعددة الجوانب؛ وعندما يقال بأن نوع التنمية الواجب تنفيذها للإقليم تنمية اقتصادية فهذا لا يعني إهمال الجوانب الاجتماعية والعمرانية؛ وإنّما الاهتمام بالتنمية الاقتصادية بنسبة أكبر من الاهتمام بغيرها؛ وبالتالي فهي تشمل جميع أنواع التنمية نظراً للتكامل والترابط فيما بينها، كما أن لكل نوع من أنواع التنمية الإقليمية أقسام أخرى.

2-2-1- التنمية الاقتصادية:

تعرَّف بأنها: "مجموعة من المحاولات المتكاملة الهادفة إلى تغيير الهيكل الاقتصادي لسكان الإقليم؛ والمؤدية إلى زيادة الطاقة الإنتاجية للدخل القومي."، واقتصاديات الإقليم عبارة عن شبكة من الإنتاج

1. سوسن عبد اللطيف:**دراسات في التنمية المحلية الحضرية والريفية والمستحدثة والصحراوية**، مرجع سابق.
2. السيد الحسيني:**التنمية والتخلف**،دار المعرفة الجامعية،القاهرة،1996،ص.5.
3. صفوح خير:**التنمية و التخطيط الإقليمي**،وزارة الثقافة،سورية:دمشق،2000،ص.14.
4. المرجع السابق،ص.54،23.
5. المرجع السابق،ص.14.
6. سيد جابر عبد العال:**مؤثرات التنمية على تخطيط المدينة الأم ومدن الإقليم**،دار الكتب العلمية للنشر والتوزيع،القاهرة،1987،ص.15.

والتوزيع والاستهلاك للأنشطة المختلفة داخل هذا الإقليم؛ وتشمل أنشطة الإنتاج: الزراعة والصناعة والتجارة ونشاط المال والنقل؛ كما تشمل النشاط الإداري والحكومي والخدمات العامة التعليمية والطبية والسياحية والثقافية والترفيهية وغيرها، وهذه الأنشطة معقدة ومتداخلة مع بعضها لهذا فهي تحتاج إلى خبير اقتصادي يفهم كل الحقائق عن أنشطة الإنتاج والتوزيع واتجاه العمالة ودخل الأسرة وأوجه الإنفاق وكل العناصر التي يتكوَّن منها الاقتصاد والتي تشرح الهيكل الاقتصادي ووظيفته وتعطي صورة حقيقة عن الحالة الاقتصادية للإقليم.[(1)]

تقسم التنمية الاقتصادية إلى:

1- التنمية الصناعية: تعرَّف بأنها: "مجموعة الإجراءات الهادفة إلى إجراء تحولات أساسية في التخطيط الصناعي؛ لحل مشاكل التخلف والفقر الجماعي بأقاليم الدول النامية؛ عن طريق تنمية واستغلال ثرواتها الطبيعية، ولنجاحها لا بدَّ من عدة عوامل؛ هي: الإدارة الحديثة والقوى العاملة والأسواق ورأس المال."[(2)]

2- التنمية الزراعية: تعرَّف بأنها: "مجموعة الإجراءات الهادفة إلى:-زيادة الإنتاج الزراعي لسد حاجات الاستهلاك المحلي، وزيادة الصادرات إلى العالم الخارجي؛ فيساهم القطاع الزراعي في توفير النقد الأجنبي اللازم لتمويل المشروعات الإنتاجية."[(3)]

3- التنمية السياحية: تُرى بكونها: "مجموعة الإجراءات الهادفة إلى تطوير صناعة السياحة؛ بحيث تحتل الصدارة نظراً لأهميتها في النقد الأجنبي."[(4)]وتعتمد الكثير من الدول على السياحة كقطاع لزيادة الدخل القومي، وإنّ معظم الاستراتيجيات الخاصّة بالتنمية السياحيّة تهدف إلى: زيادة خدمات البنية الأساسية من نقل ومواصلات واتصالات وتدريب مهني.[(5)]

2-2-2- التنمية الاجتماعية:

تعرَّف التنمية الاجتماعية بأنها: "مجموعة المحاولات المتكاملة؛ الهادفة إلى رفع مستوى التعليم وتحسين صحة المواطنين وتوفير المسكن الصحي."[(6)]

2-2-3 التنمية العمرانية:

عرِّفتِ التنمية العمرانية بتعاريف متعددة ومنها:-

"نوع من أنواع التنمية يأخذ باعتباره الإسكان والبيئة الأساسية والاجتماعية وتوفير المرافق والخدمات وتوفير فرص العمل." **و**"أسلوب يتم من خلال مناخ علمي؛ يعتمد على واقع البيئة العمرانية ولا يعتمد على نظريات مأخوذة من دول أخرى؛ فهي تخضع للبيئة ولإنسان البيئة؛ ويتجلى دورها في تحديد الحيز المكاني لمساحات التعمير؛ والتي في إطارها يتحدد سعة وحجم كل مدينة أو قرية نسبة إلى تطورها الحضاري في إطار التنمية الشاملة سواءً زراعية أو صناعية أو سياحية أو أي نشاط اجتماعي له أهميته وخطورته على النمو العمراني للإقليم." **و**"مجموعة من المحاولات المتكاملة؛ الهادفة إلى إيجاد شبكة متوازنة من المراكز الحضرية العمرانية؛ إضافة إلى حل المشكلات العمرانية الخاصة بالمراكز الحضرية مثل الإسكان وحركة المرور والخدمات وغيرها من المسائل."[(7)]

تشمل التنمية العمرانيةُ الآتي:

1- التنمية الحضرية: تعرَّف بأنها: "عملية منظمة تقصد:- خلق ظروف التقدُّم الاقتصادي والاجتماعي والثقافي المتوازن، وتحسين مستوى المعيشة على مدار الزمن في المجتمع الحضري؛ بمشاركة إيجابية فاعلة تشمل كل الفئات من السكان، وبمبادرة نابعة من ولائهم والتزامهم بمجتمعهم، وذلك بالتعاون المنسق مع السلطات الحكومية؛ التي توفر الدعم بكافة أشكاله، وتتم العملية بشكل متتابع؛ فتتضمن الانتقال من حالة إلى حالة أفضل؛ وتتصف بالاستمرار وتضمن تحقيق العدالة الاجتماعية."[(8)]

---

1. أحمد خالد علاّم،سمير سعد علي،مصطفى الديناري:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مكتبة الأنجلو المصرية،مصر:القاهرة،1995،ص.183.
2. المرجع السابق،ص.201.
3. المرجع السابق،ص.222.
4. سوسن عبد اللطيف:**دراسات في التنمية المحلية الحضرية والريفية والمستحدثة والصحراوية**، مرجع سابق.
5. J .Glasson &T .Marshall **:Regional Planning** ,First published ,Routledge :London,2007.passim.
6. أحمد خالد علاّم،سمير سعد علي،مصطفى الديناري:**التخطيط الإقليمي**،مرجع سابق،ص.259.
7. المرجع سابق،ص.307.
8. J .Glasson &T .Marshall **:Regional Planning** ,First published ,Routledge :London,2007.passim.

2- التنمية الريفية: تعرَّف بأنها "العملية التي يقصد بها تحقيق زيادة محسوسة وجوهرية في دخل الطبقة العاملة وإنتاجها؛ للوصول بأبناء الريف لمستوى أفضل من الناحيتين الاجتماعية والاقتصادية. "وفي المؤتمر العالمي للإصلاح الزراعي والتنمية الريفية الذي عقد في روما عام 1979م بإشراف منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة(F.A.O)، حدد مفهوم التنمية الإقليمية في هذه الوثيقة متضمناً الأمور التالية: **مجموعة** من عمليات التغيير المستمرة والمخططة والشاملة لنظم المجتمع الريفي المختلفة، **زيادة** دخل الفقراء، وتحقيق العدالة في توزيع الدخل، وتحسين البنية الأساسية والتسهيلات الاجتماعية، **المشاركة** الشعبية، والاعتماد على الذات،والمحافظة على التوازن البيئي، **تحسين** الظروف الاقتصادية والاجتماعية لأبناء الريف بوجه عام، وإزالة صور الظلم والفقر والتخلف في الريف بوجه خاص.[(1)]

ترتبط دراسات التنمية الإقليمية مع دراسات الجغرافية؛ فكلاهما يهدف إلى تحقيق العدالة، كما ولا يغفل أهمية مزايا الموقع الجغرافي في تنميته؛ فلذلك كان لكل نوع من أنواع التنمية ما يقابله من فروع الجغرافيا[(2)]؛وهي:

- الجغرافية الاقتصادية: "فرع من فروع الجغرافيا البشرية؛ تتناول بالدراسة: اختلافات الموارد الطبيعية على سطح الأرض، وأوجه نشاط الإنسان الإنتاجية والتبادلية والاستهلاكية، مع تحليل هذه الاختلافات وإظهار أثر الظروف الطبيعية في ذلك." تقسم إلى فروع متعددة؛ وهي: الجغرافية الزراعية، جغرافية الإنتاج الحيواني، الجغرافية الصناعية، جغرافية النقل، جغرافية الأسواق، الجغرافية السياحية، الجغرافية التجارية. تهتم الجغرافية الاقتصادية بما يلي:- **دراسة** مواقع الأنشطة الاقتصادية؛ ثم محاولة تنظيم تنمية النظم الاقتصادية، **دراسة** مدى انتفاع الإنسان من الأرض أو إساءة استغلاله لها، **دراسة** إنتاج الإنسان من حرفه الرئيسية؛ وهي: الزراعة، الرعي، قطع الأشجار، الصيد، التعدين، الصناعة، **دراسة** التبادل التجاري؛ الذي يؤدي إلى زيادة قيمة السلع عن طريق تغيير أماكنها، **دراسة** الاستهلاك: استعمال السلع لسد حاجات الإنسان.[(3)]
- الجغرافية الاجتماعية: "من فروع الجغرافية البشرية؛ تقوم بدراسة:- توزيع المجتمعات الإنسانية وبيئاتها؛ ومدى تأثر هذه المجتمعات بالظروف الطبيعية، وعلاقة توزيع الظاهرات الاجتماعية كالسكان والمدن والقرى بالظروف الجغرافية العامة؛ أي ربط الإنسان بالبيئة. "وتهتم بأربعة مواضيع رئيسية؛ هي: **توزيع** السكان على سطح الأرض وكثافتهم؛ وارتباط ذلك بظروف البيئة الجغرافية، وبيان أثر الجذور التاريخية والظروف الاجتماعية، **أساليب الحياة**؛ ويقصد بذلك ما يقوم به السكان من حيث الاستفادة بموارد بيئتهم الطبيعية؛ حيث يختلف أسلوب الحياة في المناطق الباردة عن المناطق الحارة.[(4)]
- جغرافية المدن (الجغرافية الحضرية)، وهي: "فرع من الجغرافيا البشرية؛ تدرس المدن من حيث النشأة والموقع والنمو والوظائف والإقليم الذي تخدمه؛ وتفيد جغرافية المدن في التخطيط الإقليمي؛ لأن المدينة ظاهرة جغرافية قديمة قدم المدينة نفسها."تهتم جغرافية المدن بدراسة موقع المدينة ووظيفتها وتركيبها[(5)].

2-3- التوجهات المعاصرة في مفهوم التنمية:

ظهرت توجهات حديثة في دراسات التنمية الإقليمية؛ وتنقسم بحسب ترتيب ظهورها إلى: تنمية إقليمية مستدامة، وتنمية متعددة المراكز.

2-3-1- التنمية الإقليمية المستدامة:

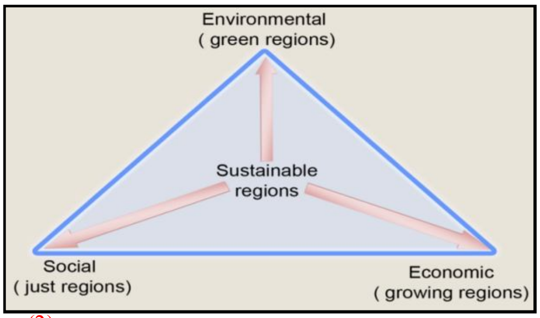
ازداد مؤخراً اهتمام العالم بمفهوم"الاستدامة"و"التنمية المستدامة"، وأثير الجدل حولهما؛ فاعتبرا مصطلحين لمفهوم واحد؛[(6)] والذي وُضِّح في تعريفات متعددة، من أكثرها وضوحاً الذي يرى التنمية المستدامة بأنها: "التنمية التي تأخذ باعتبارها حق الأجيال القادمة في بيئة غير مستنزفة، بحيث تحصل

---

1. صفوح خير:**التنمية والتخطيط الإقليمي**،مرجع سابق،ص.267،276.
2. عيسى علي إبراهيم،فتحي عبد العزيز أبو راضي:**جغرافية التنمية والبيئة**،دار النهضة العربية،لبنان: بيروت،2003،ص.24.
3. المرجع سابق،ص.24،23.
4. www.wiekipedia .com
5. Loc.cit.
6. N .Faber ,R .Jorna ,and J .van Engelen :**A study into the conceptual foundations of the notion of sustainability** ,Journal of Environment Assessment ,Policy and Management ,London,2005,7,1.

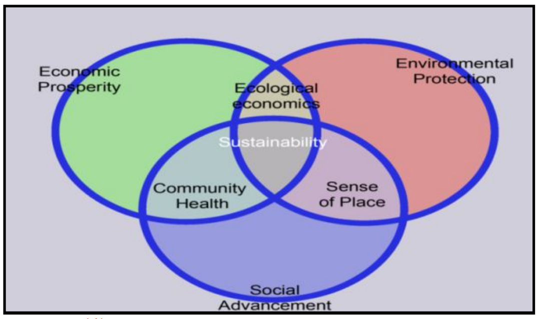
الأجيال الحالية على حقها في التنمية ورفع مستوى المعيشة من خلال الموارد المتاحة واستغلال الطاقات والإمكانات مع مراعاة الجوانب البيولوجية والاجتماعية والثقافية ورؤوس الأموال الحالية وحق الأجيال القادمة، بل وتمتد"التنمية المستدامة" لأبعد من ذلك إذ تفترض أنه في الوقت نفسه الذي يتم استغلال الموارد الحالية يتم تنميتها بحيث تصبح عملية التنمية تنمية مستمرة ممتدة تهدف إلى تعويض ما تفقده البيئة من عناصر الغنى ورفع كفاءة الموارد المتاحة أيضاً."

من أكثر التعريفات المستخدمة في هذا الصدد ذلك المتعلق"بالقاعدة الثلاثية، الذي يؤكد أهمية العوامل البيئية والاجتماعية والاقتصادية في اتخاذ القرارات، ويظهر الشكل(2-1) هذه القاعدة الثلاثية، كما يظهر الشكل(2-2) تمايز هذه الأبعاد الثلاثة وتداخلها وتكاملها في الوقت ذاته؛ فمن خلال التعاون بين هذه العوامل تؤدي إلى حلول داعمة مشتركة.[1]



الشكل (2-1)-القاعدة الثلاثية للتنمية المستدامة[2]

يوجد تسلسل هرمي مهم ضمن عناصر الاستدامة؛فالبيئة وأنظمتها الطبيعية هي أساس أي مفهوم للاستدامة؛ ويبرهن ذلك المنتجات والخدمات التي تقدمها تلك الأنظمة كهواء التنفس وماء الشرب والطعام حيث لا يمكن الاستمرار بدونها، ثم الحاجة إلى نظام اجتماعي يؤمن العدالة الاجتماعية والأمان والهوية الثقافية والإحساس بالمكان؛ فبدون ذلك المجتمع المتكامل لا يمكن للنظام الاقتصادي أن يكون منتجاً[3] ويوضح الشكل (2-3) هذا التسلسل الهرمي.

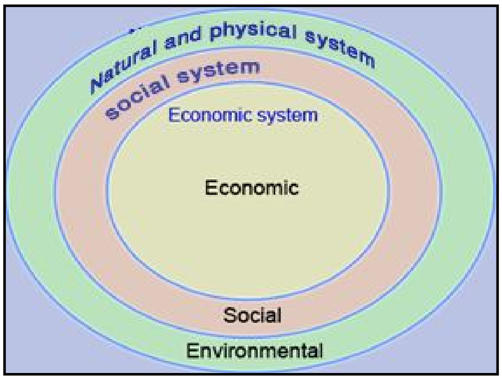


الشكل (2-2)- تكامل أبعاد الاستدامة[4]

2-3-2 - التنمية متعددة المراكز" Polycentric Development":

إن تعدد المركزية هو أحد أهم المفاهيم في المنظور الأوروبي للتنمية المكانية(ESDP)[5]، وقد قدم كل من هيغ وكيرك[6]في تقريرهما الاستطلاعي التعريف التالي:

"مفهوم مهم للتنمية المكانية، وتعني ربط عدد من الأماكن؛ كي تشكل شبكة عمل، فبعملها مع بعضها البعض تحقق كتلة جديدة ذات أثر كبير؛ يمكن لها أن تنمي وأن تديم الأعمال والخدمات والتسهيلات؛ كما تعني دمج الروابط الجديدة عن طريق التغلب على الحواجز التاريخية كتلك التي تسببها الحدود الدولية والمنافسات المحلية أو الاتصالات البعيدة أو الضعيفة؛ وقد تكون هذه الروابط ضمن هذه الشبكة عبارة عن قنوات

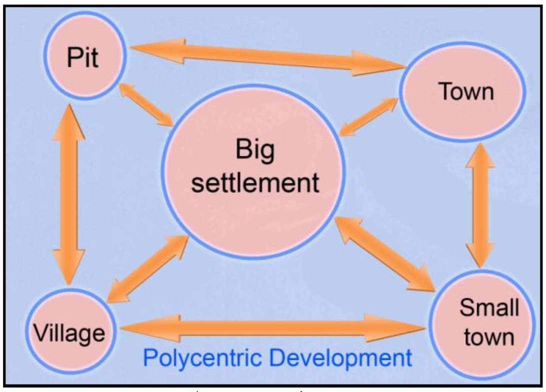


الشكل (2-3)- التسلسل الهرمي ضمن عناصر الاستدامة[7]

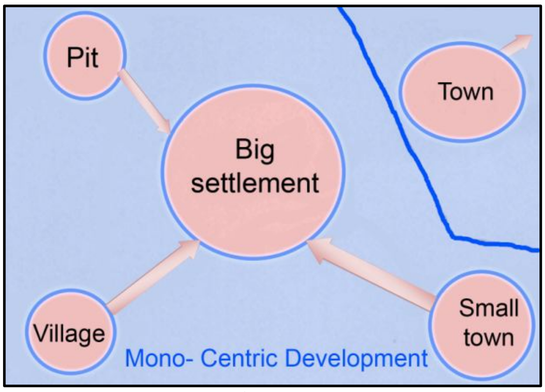
1. Ibid :J .Glasson & T .Marshall **:Regional Planning** ,First published,p.82.
2. Ibid,P.83.
3. Department of the environment ,Food and Rural Affairs(DEFRA)**:Securing the future :Delivering the UK sustainable development strategy** ,HM Government :London,(2005).
4. Ibid :J .Glasson & T .Marshall **:Regional Planning** ,First published,P.82.
5. S .Davoudi :**Making sure of the ESDP** ,Journal of Town and Country Planning ,London,1999,367-369.
6. C .Hague and K .Kirk :**Polycenyric Scoping Study** ,London :office of the Deputy Prime Minister,2003.
7. Ibid :J .Glasson & T .Marshall **:Regional Planning**,p.83.

المواصلات، ولكنها ليست الاحتمال الوحيد، فهذه الروابط قد تكون الوصلات الافتراضية باستخدام تقنية المعلومات، أو عملاً مشتركاً أو تعاوناً جديداً فاعلاً"

تشكل التنمية المتعددة المراكز بديلاً للتنمية الوحيدة المركز التي تهيمن فيها مدينة واحدة أو إقليم عاصمي واحد على باقي المدن، فبذلك تكون تعددية المراكز بديلاً لنموذج التنمية التقليدي المعتمد على الوسط والمحيط، ويوضح الشكل(2-4) الفروق التي قدمها هيغ وكيرك بين التنمية وحيدة المركز وتلك المتعددة المراكز؛ ففي حالة التنمية وحيدة المركز يعتمد المركز العمراني الصغير كالقرية على الأكبر منه عمرانياً كالمدينة نظراً لقربه منها؛ فتنشأ علاقة فيما بينهما، أما المركز الأبعد عن المدينة ذاتها والأدنى مستوى كالبلدة والمنقطع بفعل حدود إدارية يهمش وتنقطع علاقته مع المراكز الأخرى، ولكن في هذه المنطقة ذاتها وفي النموذج المتعدد المراكز ترتبط الأجزاء مع بعضها وتصبح أدوارها مكملة بعضها للآخر، ويصبح للبلدة الصغيرة مجالاً لموقع ترفيهي يؤمن تسهيلاً للمستوطنات الأخرى جميعاً، أما الحدود الإدارية فلم تعد حاجزاً بعد ذلك.



تنمية متعددة المراكز

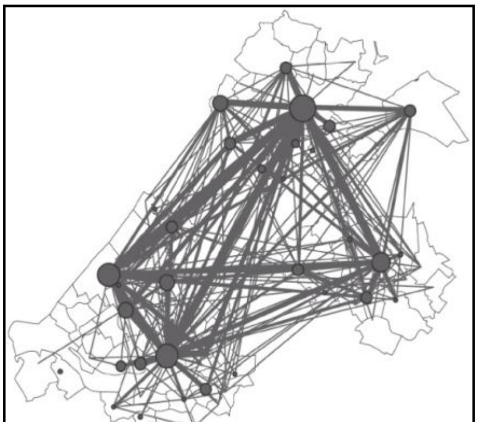


تنمية وحيدة المركز

الشكل (2-4) - الفروق بين التنمية الوحيدة المركز والتنمية المتعددة المراكز [1]

حدد بار [2] الصفات الأساسية للإقليم الحضري المتعدد المراكز Polycentric Urban region(PUR) على أنه:

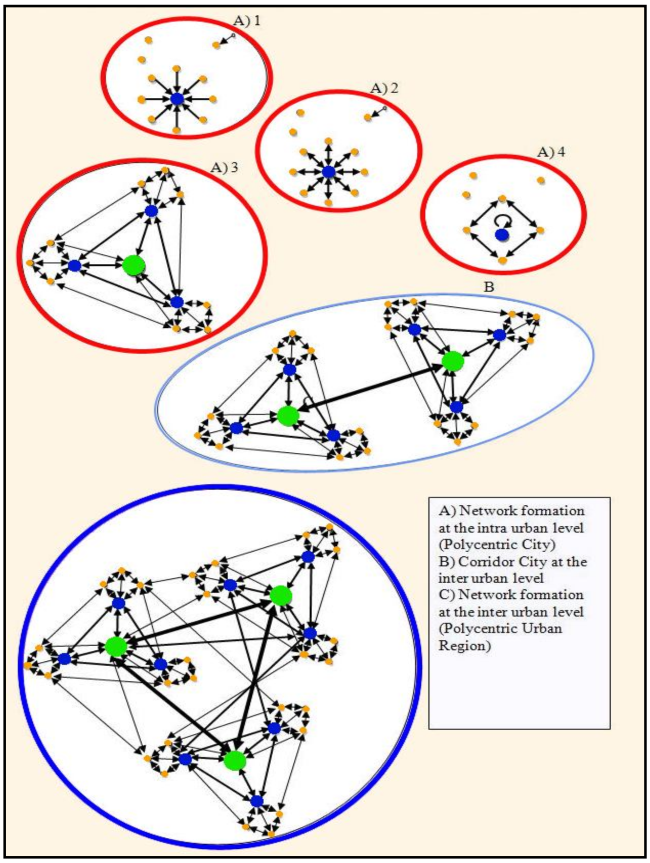
"مجموعة من المراكز العمرانية المتعددة الأشكال فمنها الدائري والمضلع والخطي، وتفصل بينها حدود إدارية بحيث لا تزيد عن ساعة سفر بين المراكز المتجاورة، وفي ذات الوقت لا تقترب هذه المراكز ليصبح بعضها إمتداداً للآخر، كما لا تهيمن أحد هذه المراكز سكانياً على البقية، وتحتوي على تخصص اقتصادي عالي المؤشرات، وتعلو فيها نسبة التفاعل بين المراكز، وتختلف طبيعة هذا التفاعل عن تلك الموجودة بين السلاسل الهرمية؛ فقد يصدر مركز من حجم متوسط البضائع وخدمات ليس فقط للمراكز الأصغر بل أيضاً للمراكز المماثلة في الحجم وحتى الأكبر منه."، يوضح الشكل (2-5) إقليم راندستاد المتعدد المراكز في هولندا.



الشكل (2-5)- إقليم راندستاد المتعدد المراكز [3]

1. Ibid :J .Glasson & T .Marshall :**Regional Planning**,p.80.
2. J .Parr :**The polycentric urban region :A closer inspection** ,Journal of Regional Studies ,London,2004,38,3,231-240.
3. F.G. van Oort , M.J. Burger and O. Raspe :**On the Economic Foundation of the Urban Network Paradigm: Spatial Integration ,Functional Integration and Economic Complementarities within the Dutch Randstad** ,www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb268.html,12th May2009.

من أمثلة الأقاليم الحضرية المتعددة المراكز إقليم إميليا– رومانيا في إيطاليا وإقليم كانساي في اليابان، ويوضح الشكل(2-6) مراحل تشكيل الإقليم المتعدد المراكز.



الشكل (2-6) - مفهوم التنمية المتعددة المراكز والإقليم المتعدد المراكز [3]

4-2 -أهداف التنمية:

تختلف أهداف التنمية الإقليمية من إقليم إلى آخر بحسب الهدف من التنمية والحالة الراهنة للإقليم، فقد يكون أهم أهداف التنمية الإقليمية في أحد الأقاليم هو زيادة حجم التوظف، بينما يكون أهمها في إقليم آخر هو زيادة متوسط دخل الفرد،كما قد يكون أهمها في إقليم ثالث هو زيادة حجم الخدمات العامة، ولكن يوجد أهداف عامة[1]؛ هي:

- تحويل خريطة الموارد الطبيعية إلى خريطة مدركة لمصادر الثروة والاستثمارات.
- زيادة الناتج الاقتصادي والمحلي.
- تخفيف الضغط عن المناطق المتأزمة بواسطة عمليات الإزاحة المكانية الناتجة عن اختلال التوازن الإقليمي والرغبة في استعادة التوازن القومي والإقليمي.[2]

الخلاصة:

تناول البحث تعريف؛ التنمية والإقليمية والتنمية الإقليمية، وأصناف التنمية الإقليمية، وربط كل صنف منها بنوع الجغرافيا المتعلقة به، ثم قدم التوجهات المعاصرة في مفهوم التنمية؛ متضمنة: التنمية الإقليمية المستدامة والتنمية الإقليمية المتعددة المراكز، وأهداف التنمية.

وتوصل إلى نتائج متعددة:

- هناك تعريفات متعددة للتنمية، وكل منها تناول التنمية من زاوية محددة.
- التنمية: عملية معقدة؛ تشمل جوانب متنوعة، وتنبثق التنمية الناجحة من واقع المجتمع، وتختلف التنمية من بلد إلى آخر باختلاف هذه الجوانب المتنوعة.
- الإقليمية: عملية تنظيم وترتيب وتخطيط الأقاليم لتحقيق التطور، والتوازن فيما بينها.
- التنمية الإقليمية: تغيير بنيوي؛ يتناول الإقليم أو مجموعة من الأقاليم؛ لتحقيق أهداف محددة؛ لازدهار الإقليم، ونقله من حالة إلى أخرى عبر أسلوب علمي منهجي.
- تقسم التنمية الإقليمية بحسب الجانب الذي تركز عليه، وتسعى إليه؛ إلى: **تنمية اقتصادية**؛ تتضمن كل من التنمية الصناعية والزراعية والسياحية، والتنمية الاجتماعية، والتنمية العمرانية؛ وتتضمن التنمية الحضرية والريفية.

---

1. صفوح خير: **التنمية والتخطيط الإقليمي**،مرجع سابق،ص51.
2. صبري محمد حمد: **التخطيط الإقليمي والتنمية- دراسة نظرية وتطبيقية**،الطبعة الأولى،الدار العالمية للنشر والتوزيع،مصر:الجيزة،2008،ص22.
3. B. de Goei, et al : **Functional Polycentrism and Urban Network Development in the Greater South East UK: Evidence from Commuting Patterns, 1981-2001**,www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb268.html, 12th May 2009.

- إن التوجهات المعاصرة في التنمية هي: **التنمية الإقليمية المستدامة**: التغيير البنيوي الذي يوازن بين الاقتصاد والاجتماع والبيئة، و**التنمية الإقليمية المتعددة المراكز**: أسلوب تنموي مكاني يهدف إلى خلق شبكة متوازنة ومتكاملة من المراكز العمرانية، التي تشكل في النهاية نظام شبكي مكاني وتتعدد أنواع الصلات الرابطة بينها؛ لتكون طرق المواصلات أو الوصلات الافتراضية باستخدام تقنية المعلومات.
- المحور التنموي هو تغيير بنيوي في هيكلية إقليم معين يحقق مواصفات معينة لتحقيق التقدم.
- المحور التنموي هو مرحلة من النظام المكاني المتعدد المراكز ويؤدي فيما بعد إلى ظهور تنظيم عمراني مكاني شبكي متعدد المراكز؛ وبالتالي فهو نوع من التنمية المتعددة المراكز، وشكل مكاني خطي مرحلي منها، ودور محاور التنمية ضمنها هو روابط الاتصالات الوظيفية بكافة أشكالها.
- يختلف نوع التنمية التي يسعى المحور التنموي إلى تحقيقها باختلاف الهدف منه ونوعه؛ فالمحور التنموي الاقتصادي يركز على التنمية الاقتصادية؛ وبالتالي لا بد من دراسة مواقع الأنشطة الاقتصادية وغيرها إلى ما هنالك من اهتمامات الجغرافيا الاقتصادية.
- أن تتم التنمية التي يسعى إليها المحور التنموي في ضوء التنمية الإقليمية المستدامة.

الفصل الثالث

محاور التنمية: مفهومها وأهدافها وتصنيفاتها

3-1 - المقدمة:

تعددت أنواع "المحور التنموي"، وتنوعت تعاريفه ومفاهيمه وأهدافه، وهذا ما تناوله الفصل الحالي؛ بغية الوصول إلى نظرة كاملة دقيقة حول مفهوم المحاور التنموية ودواعي ظهورها.

3-2 - عوامل ظهور المحور التنموي:

أدت مجموعة من العوامل إلى التفكير بمحاور التنموية؛ هي:

3-2-1- النظام الاقتصادي وتغييراته:

خضع النظام الاقتصادي للعالم منذ عهود ماضية إلى تغييرات متنوعة؛ أدت إلى ظهور اتجاهين ذوا تأثيرات مهمة؛ هما: العولمة، وتزايد دور المعلومات والمعرفة في العمليات الاقتصادية؛ فتم التحرك باتجاه الاقتصاد العالمي المبني على المعرفة. مما فرض على دول العالم بعض التغييرات؛ فأصبحت المدن مكاناً للإنتاج وتبادل المنافع والخدمات؛ فنظر إليها **كنقاط وعقد مهمة ضمن التنظيم والنظام الاقتصادي والجغرافي**، ولتصبح المدينة "مدينة عالمية" وتثبت مكانتها ضمن التنظيم الحضري العالمي والدولي والمحلي لابد من توافر الشروط التالية:-

1. تعتمد على تكنولوجيا المعرفة وتكون أساساً لوجودها؛
2. تزداد فيها الحركة والانتقال وتأمين إمكانية الوصول"Accessibility"؛
3. لها مشاركتها المتزايدة في الأسواق العالمية، وذات دور دولي في التصدير والإنتاج؛
4. تفتح أبوابها للاستثمار والاقتصاديات العالمية المتمثلة في الشركات الأجنبية المتعددة الجنسيات؛
5. تمتاز بالخصخصة (مشاركة القطاع الخاص)؛
6. تمتاز بسيولة وتوافر الرأسمال (الاجتماعي– الاقتصادي– السياسي– الثقافي)؛

وبنتيجته تنشأ شبكة عمل عالمية من خلال عمل مكاتب الشركات الأجنبية المتعددة الجنسيات، وستسمح هذه الشركات بالاتصال والتواصل عبر العالم بسبب وجود علاقات متعددة بين فروعها الموجودة في العالم؛ فتبدو المدن العالمية وكأنها متشابكة.(1)

3-2-2 - أهمية الطرق وعلاقتها مع التنمية:

تشكل البنية التحتية عصباً رئيسياً للتنمية الاقتصادية، ودليلاً لتوجيه التنمية في المنطقة الجغرافية؛ وتساهم الطرق في نشأة وتطور المستقرات العمرانية؛ فهي الشرايين الرابطة بينها، وتعتبر همزة الوصل بين مواضع الإنتاج وأماكن التوزيع والاستهلاك، كما تساعد على قيام المصانع الجديدة وتوطن الصناعات في الأماكن الاقتصادية، فبواسطتها تُؤمن حركة كافة مقومات الصناعة من: مواد خام وطاقة محركة وقوى عاملة إلى منطقة خالية من تلك المقومات، ثم تساعد في تدعيم التجارة بقيام المخازن والأسواق عليها وسهولة النقل، إضافة إلى دورها الحيوي من خلال تأمينها مرونة الحركة وإمكانية الوصول"Accessibility".

كان لوسائل المواصلات عبر زمن طويل دوراً رئيسياً في تحديد مواقع المدن، مثال ذلك: مدن التبادل التجاري على شواطئ الأنهار والبحار كسان فرانسيسكو ولوس أنجلوس والإسكندرية وغيرها، ومدن تقاطع الطرق.

تعتبر وسائل نقل الناس والغذاء والمنتجات من أهم أسس الحضارة في أي مكان؛ **فقد نشأت** الحضارة المصرية القديمة على ضفاف نهر النيل، كما ظهر طريق الحرير؛ الذي ربط القارات الثلاث مع بعضها، وفي أوروبا توسعت الطرق والسكك الحديدية، وتزامن ذلك مع رفعة اقتصادية وتكنولوجيا لم يشهدها أي مكان في العالم؛ غير التوسع في النقل حياة المجتمع وسمح باستخدام ثروات الأرض الطبيعية في كل مكان مما أهل تقدماً اقتصادياً هائلاً.(2)

3-2-3 - متطلبات الاستثمار:

يؤكد المستثمرون على بعض العوامل من أجل وضع استثماراتهم في موقع جغرافي معين؛ هي:

---

1. G ,McLeod :**New regionalism reconsidered: Globalization and remaking of political economic** ,International Journal of Urban and Regional Research ,London,2001,25,4,804-829.
2. فاروق الباز:**ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر**،دار العين للنشر،الطبعة الثانية، مصر:القاهرة،2008،ص37،38.

1. نقل جيد يسمح بسهولة الوصول والاتصال مع الموانئ والمطارات والأسواق الخارجية؛ وينتج هذا مناطق عمل بمقياس أكبر.[1] **وتعرف إمكانية الوصول"Accessibility"بأنها:** "سهولة الحصول على الأنشطة المرغوبة من خلال عوامل: الزمن والراحة والأمان والتكلفة؛ فإمكانية الوصول لا تقاس كمسافة ولكن كتكلفة أيضاً وراحة لقطع تلك المسافة، وترتبط إمكانية الوصول بالتغلب على قيود الحركة لكسب عامل الزمن، كما أن إمكانية الوصول لنشاط ما في إقليم معين هو ارتباطه الكبير بأكبر نقاط هذا الإقليم."[2]
2. فعالية الخدمات السلكية واللاسلكية المساعدة على جذب رؤوس الأموال للاستثمار وتسويق المنتجات.[3]

4-2-3 - أثر المسافة على العلاقات الاقتصادية بين الأقاليم:

يؤثر عامل المسافة على العلاقات الاقتصادية بين الأقاليم، وعلى تكاليف الإنتاج والتوزيع؛ فكلما اقترب مركزان اقتصاديان من بعضهما زادت العلاقات الاقتصادية بينهما؛ أما بعد المسافة بينهما يؤدي إلى ضعف علاقات الترابط والتبادل الاقتصادي بينهما، وقد أدى التقدم التكنولوجي في وسائل النقل والمواصلات إلى تخفيض التكلفة وتقوية العلاقات الاقتصادية بين الأقاليم؛ مما أدى إلى انتشار آثار تنمية إقليم ما إلى باقي أقاليم الدولة.[4]

3-3- مفهوم ال"gateway"وال"hub":

تتمتع بعض المواقع الجغرافية بأهمية تجارية؛ فهي تسيطر على حركة التجارة وتسهل حركة البضائع والثروات عبرها بوقت أقل وبمسافة أقصر؛ وبنتيجته تلعب دوراً مهماً في مجال التنمية الاقتصادية، ويختلف مستواها فقد تكون محلية أو دولية أو قومية وأحياناً عالمية. أطلق حديثاً على هذه المواقع الجغرافية المهمة تجارياً مصطلحين؛ هما:"Transportation Gateway & Transportation Hub"[5]، ويوضح الجدول (3-1) الفرق بينهما.

Transportation Gateway	Transportation Hub
- تتوضع على الحواف الخارجية للإقليم وفي النهايات وأطراف الأقاليم الجغرافية،وبناءً عليه فإن الموانئ والمدن التي تفصل بين المناطق الصحراوية والمناطق الخضراء الطبيعية هي كيتواي.	- تكون مدن ال"Hub" داخلية.
- تخدم المناطق التي تقع في خلفيتها والمحيطة بها بشكل مخروطي؛وهذا بسبب موقعهم على منطقة مقص جغرافية أو بعض الحدود التجارية و مناطق الانتقال والتحول.	- تخدم المناطق التي تقع في خلفيتها بشكل دائري.
- تشكل نهاية طرف واحد من كوريدور تجاري،وتساعد على تغذية الإقليم بحركة مرورية من وإلى الخارج.	- تقع على تقاطع أكثر من كوريدور تجاري.
- نقاط تتميز بأهميتها الجغرافية وسيطرتها التجارية؛مركز هام جغرافي يشكل نقطة تباين جغرافي بيئي طبيعي مهم جداً،ويساعد على الوصول إلى المناطق الواقعة في خلفيته،يتسم المرور عبره بوفرة الوقت و قصر المسافة،ويشكل منفذ مهم للربط بين الداخل والخارج،وتساعد على تحقيق اتصال مع الأسواق الخارجية لتحقيق معدلات اقتصادية تصديرية مرتفعة.	

الجدول (3-1) - الفرق بين كل من "Gateway" و"Hub"[6]

---

1. D ,Ingram :**The concept of Accessibility** ,Journal of Regional studies ,London,1971,5,2.
2. عبد المنعم السعيد: **تأثير شبكات الطرق على استعمالات الأراضي دراسة تحليلية للطريق الدائري حول القاهرة الكبرى**،رسالة ماجستير في تخطيط المدن والبيئة بجامعة عين شمس،مصر:القاهرة،1995،"غير منشورة"،ص.75.
3. المرجع السابق.
4. S ,Graham and P ,Healey :**Relational concepts in time and space :Issues for planning theory and practice** ,Journal of European Planning Studies ,London,1999,7,623–646.
5. D ,Gillen et al :Pacific Crossroads :**Canada's Gateways and Corridors** ,Centre for Transportation Studies ,SAUDER School of Business ,University of British Columbia ,Canada,2007,p.4.
6. المصدر:الباحثة.

3-4 - تعريف الممر التنموي:

يعد مفهوم "الكوريدور التنموي" في الوقت الجاري مفهوماً غريباً، وهناك مصطلحات متعددة تطلق على هذا المفهوم، ولكن جميعها تفصيلية وتدرج تحت المصطلحين الأكثر شمولاً وتعميماً؛ وهما: "Development Corridor" و"Development Axis"؛ وسيتناول البحث تعريف هذين المصطلحين فقط.

3-4-1 - تعريف الممر التنموي"Development Corridor" لغة:

بالنسبة للاصطلاح "Development Corridor" فهو يتألف **لغوياً** من مقطعين: الأول"Development" ورد تعريفه مسبقاً، والثاني"Corridor" ويعني:

- ☞ "long narrow strip of land belonging to one country that passes through the land of another country:the Polish corridor".
- ☞ "the corridors of power (sometimes humorous) the higher levels of government, where important decisions are made".[1]

▪ تبعاً لقاموس **المورد** :-

☜ "رواق ، دهليز ، ممر"، و"قطعة ضيقة من الأرض تمتد عبر أراضي دولة أخرى إلى مرفأ."[2]

أما المصطلح"Development Axis" فإن Axis تعني:

- ☞ "an imaginary line through the centre of an object, around which the object turns".
- ☞ "(technical)a fixed line against which the positions of points are measured, especially points on a GRAPH".
- ☞ "(geometry) a line that divides a shape into two equal parts".
- ☞ "(formal) an agreement between two or more countries: the Franco-German axis"[3].

▪ ونسبة لقاموس **المورد** لها معنيين؛هما:"المحور"أو"الحلف".[4]

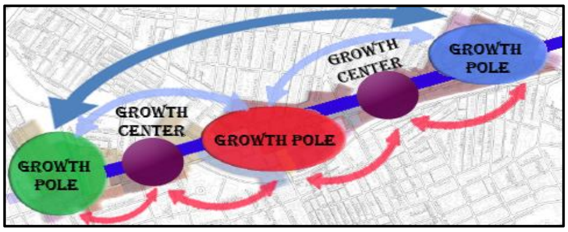
مما سبق يستنتج:

- Development Axis: اتفاق أو ميثاق بين دولتين أو أكثر لتحقيق مصالح معينة.
- Development Corridor: قطعة ضيقة من الأرض تمتد عبر أراضي دولة أخرى إلى مرفأ ما (ممر للقوافل التجارية)؛ ويلاحظ أن كلاهما يحتاج إلى وجود علاقات جوار مثمرة، وتحالف واتفاق مع دول الجوار، والمصطلح الأول أعم وأشمل من المصطلح الثاني؛ لأن الأول معناه التحالف تجارياً واقتصادياً وغيرها، أما الثاني فيُعنى بأمور الشحن والتجارة وكل ما يتعلق بهما. في حين أن المصطلح الثاني يركز على الاتصال مع الموانئ و العلاقات بين الأقاليم.

3-4-2 - تعريف الممر التنموي "Development Corridor" إصطلاحاً:

عرَّف العديد"ممر التنمية"؛ فمنهم من تناوله بشكل عام، والبعض أكد على أنواعه وجزئياته.

فقد رأى **أحمد علام وآخرون**[5] **في عام1995م** بأنه:"سلسلة من مراكز وأقطاب النمو تربطها علاقات تكاملية نتيجة وجودها على محور نقل رئيسي"،والشكل(3-1) يبين ذلك.



الشكل (3-1)- المحور التنموي سلسلة من مراكز وأقطاب النمو على محور نقل رئيسي [6]

عرفه الخضيري[7] **في عام 2005م** بأنه:"أسلوب تنموي يرمي إلى ضخ دفعة تنموية قوية إلى مناطق معينة؛ لتحقيق نوع من التوازن التنموي يفضي في المدى البعيد إلى التقليص من حدة التباينات الإقليمية

---

1. K ,Brown et al :**Oxford Advanced Genie** ,Oxford University Press ,Oxford,2000.p.55.
2. منير البعلبكي:**المورد**،دار العلم للملايين،لبنان:بيروت،الطبعة الحادية والعشرون،1987،ص.66.
3. Ibid :K ,Brown et al :**Oxford Advanced Genie**,p.88.
4. منير البعلبكي:**المورد**،مرجع سابق،ص.66.
5. أحمد خالد علام، سمير سعد علي،مصطفى الديناري:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مكتبة الأنجلو المصرية،مصر:القاهرة،1995،ص.47–48–51-52.
6. المصدر:الباحثة.
7. عبد العزيز بن عبد الله الخضيري:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية بالمملكة العربية السعودية**،مكتبة الملك فهد الوطنية،السعودية:الرياض،2005،ص ص.25-39.

في مستويات التنمية؛ على أن تركز هذه الدفعة القوية على: استغلال مقومات وإمكانيات المنطقة، والاستفادة منها في استحداث نشاطات إنتاجية، والتقليل ما أمكن من تأثير المعوقات الإنمائية".

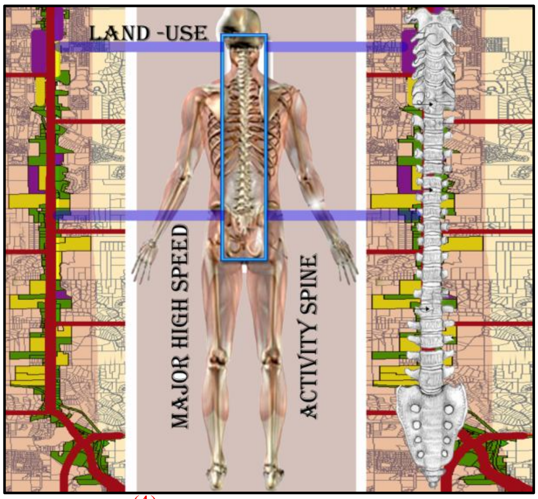
شكل المنظور الأوروبي للتنمية المكانية في عام2007م رؤية للكوريدور التنموي تشمل:

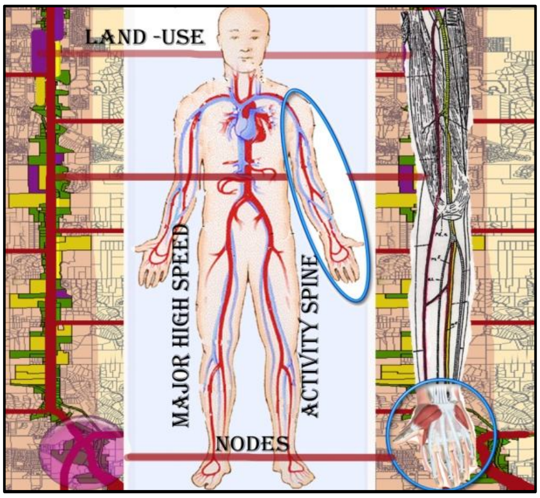
- طرق نقل رئيسية طويلة تنظم إمكانياتها ومقدراتها لتحقيق تنمية اقتصادية.
- إستراتيجية مكانية، ومفهوم مهم للتنمية المكانية؛ :- يعتمد على استثمارات البنى التحتية لتحقيق تنمية إقليمية شاملة ومتوازنة، وتستعمل لتحقيق اندماج للاقتصاديات الحضرية والإقليمية، وزيادة التنافسية الإنتاجية، وتفعيل وتقوية دور المدن الصغيرة والمتوسطة الحجم في توليد تنمية إقليمية.
- محاور اتصال وربط"Connections-Axis"وظيفية عملية، تتميز بإحداث تفاعل بين العقد الحضرية.[1]

اتجه John Yarwood[2] في عام 2006م ليوضح الكوريدور بأنه:"شكل وصيغة خطية لتواجد التجمعات العمرانية؛ يعتمد على نظام للبنى التحتية بشكل خطي، ويدمج الاقتصاد مكانياً ضمن هذه البنية الخطية"، كما عرفه أيضاً بقوله: "محور وشكل شريطي للنمو المتعدد المراكز"Polycentric Growth corridor"؛ وتنشأ بين هذه المراكز علاقات وروابط بأنواع مختلفة نتيجة تواجدها على طريق للمواصلات".

هناك من تناول تعريفه بأنواعه وجزئياته:

- **وعرف Derek** وآخرون **الكوريدور الفعال أو النشيط"Activity Corridor"** في عام1990م بقولهم:"منطقة أو شريحة خطية، تحيط بطريق رئيسي عالي السرعة، وتتضمن هذه الشريحة: وسائل النقل كالسكك الحديدية وطرق النقل البرية العالية السرعة واستخدامات الأراضي وكثافات مرتفعة تجارية، ويعتبر بمثابة أنبوباً أو قناة لنقل الخدمات الرئيسية، كما يعتبر بمثابة ساعد الإنسان المؤلفة من الأوردة والشرايين والعظام والمرفق واليد هي العقد."[3].انظر الشكل(3-2) الموضح لهذا التعريف.





الشكل (3-2) - تعريف المحور التنموي وعلاقته بالعمود الفقري والشرايين[4]

كما وصفه Andersen and Burnett [5] في عام 1998م بأنه:"قطعة شريطية من الأرض تربط بين العقد العقد الحضرية والنقاط الكبيرة الفعالة الحيوية؛ تحتوي على كثافات مرتفعة لاستعمالات الأراضي تجارية وسكنية وصناعية وغيرها؛ وتحيط هذه المساحة بطرق خطية رئيسية مثل السكك الحديدية والطرق البرية العالية السرعة المتطورة التي تستطيع من خلال وظيفتها تحقيق تنمية اقتصادية ومتنوعة، وتأمين مستوىً مناسباً من الحركة وإمكانية الوصول."

---

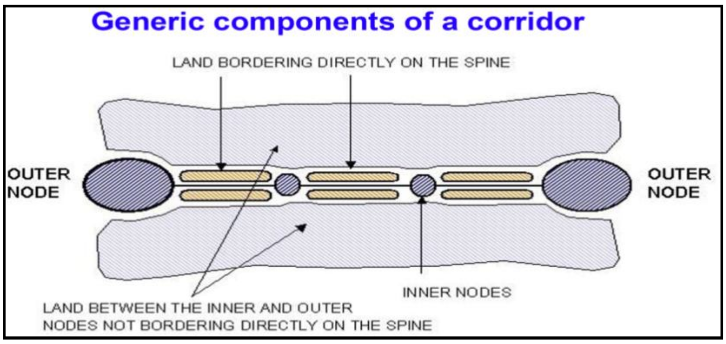
1. WP1-Report :**Corridor Development Strategy for the East West Transnational Transport Corridor** ,produced with the financial assistance of the European Union ,Region Blekinge,2007.
2. Ibid :J ,yardwwod **:The Dublin–Belfast Development Corridor :Ireland's Mega–City Region?**.
3. B ,Marrian **:Towards a general theory of corridor development in South Africa** ,South Africa ,South African Transport Conference,16–20July2001.
4. المصدر:الموسوعة الالكترونية الحرة ويكيمبيديا :بتصرف الباحثة.
5. J ,Andersen and L ,Burnett :**Activity corridors,spines,streets & nodes and access management** ,Johannesburg :Gautrans,1998.

وراه CSIR's[1] **في عام1999م** بأنه: "تركيب عمراني مؤلف من عناصر خطية لاستعمالات الأراضي المختلفة؛ التي تحدث سلسلة من طرق النقل؛ فتشكل في النهاية نظاماً تكاملياً يعمل مع بعضه، يكون له أثر كبير في جذب المجموعات الاقتصادية وغيرها من الأنشطة المتنوعة"، انظر الشكل(3-3) لتوضيح التعريف.



الشكل(3-3) - تعريف المحور التنموي حسب CSIR's[2]و[3]

أما **Brian Marrian**[4] **فعرفه في عام 2001م** بأنه:"عنصر مكاني(جغرافي) خطي مؤلف من: عقدتين حضريتين خارجيتين، ومساحات طويلة ضيقة شريطية من الأرض، وعقد داخلية، وكثافات مرتفعة من استعمالات الأراضي المتنوعة والمتصلة والمترابطة مع بعضها بطريق نقل والطرق الثانوية المتفرعة عنه، والشكل(3-4) يبين هذا التعريف. **Marrian**[5]



الشكل (3-4)- تعريف المحور التنموي حسب **Brian Marrian**[5]

- عرَّف **Ruth Banomyong**[6] **في عام2007م** أنواع الكوريدور المبينة في الجدول (3-2).

نوع الكوريدور	تعريف الكوريدور
كوريدور النقل "Transport Corridor"	طريق نقل يقوم بالربط الفيزيائي للمناطق والأقاليم
كوريدور النقل المتعدد النماذج "Multimodal transport corridor"	طريق نقل يقوم بالربط الفيزيائي للمناطق والأقاليم؛ عبر التكامل والاندماج بين الأشكال المتنوعة لوسائل النقل
الكوريدور اللوجيستي "Logistics corridor"	كوريدور يتعدى كونه الرابط الفيزيائي للمناطق والأقاليم بأشكال متعددة متكاملة من وسائل النقل؛ إلى إهتمامه بالاطار المؤسساتي؛ ليسهل الحركة والتدفق الفعال ومكان الخزن والسلع والرسوم الجمركية لكل من البضائع وحركة الناس والمعلومات
الكوريدور الاقتصادي "Economic Corridor"	كوريدور قادر على جذب وتوظيف رؤوس الأموال؛ وتوليد الفعاليات والنشاطات الاقتصادية في المناطق القليلة التنمية في الإقليم، والشرط الأساسي لوجوده توافر التسهيلات والخدمات اللوجيستية

الجدول (3-2) - أنواع الكوريدورات وتعريفها وفقاً لـ **Ruth Banomyong**[7]

---

1. CSIR(Boutek).a:**Travel demand management–economic measures project for Miranda Metropolitan Council** ,Pretoria,1999.
2. المصدر:الباحثة.
3. CSIR(Transportek).b.Node Planner :**travel Demand Management Project :land use location and density management system–developed for the Midrand Local Council Area**,Pretoria,1999.
4. Ibid :B ,Marrian :**Towards a general theory of corridor development in South Africa** ,South African Transport Conference,16–20July2001.
5. Ibid :**Towards a general theory of corridor development in South Africa** ,South African Transport Conference,16–20July2001.بتصرف الباحثة
6. R ,Banomyong :**Logistics development study of the greater Mekong subregion north south economic corridor** ,Centre for Logistics Research Faculty of Commerce & Accountancy Thammasat University,2005.
7. Loc.cit.

- **عُرِّف كوريدور التجارة"Trade corridor"** بأنه: "تعاون قائم للربط بين دولتين فالدمج والتكامل وتوحيد الاقتصاديات بينهما، ثم تنظيم وإدارة الحركة التجارية وإقامة علاقات تجارية بينهما؛ وسيساعد هذا على: إيجاد أسواق تجارية، وجذب الاستثمارات، وتوظيف رؤوس الأموال لكلا الدولتين، وتشجيع إنتاج فعال مؤثر، وتنافسية إنتاجية، وتسهيل الحركة التجارية وتيسيرها".[1]

كما ذُهِبَ إلى أنه: "إيجاد اتصال وروابط بين وسائل النقل والتجارة، وتتألف من طرق نقل سريعة وموانئ وبنى تحتية ولوجستيات، ويمكن أن تُسمَّى كوريدورات النقل أو كوريدورات اقتصادية أو كوريدورات لوجيستية".[2]

أضافت"Transport Canada" تعريفاً لكوريدورات التجارة في عام1999م بأنه:

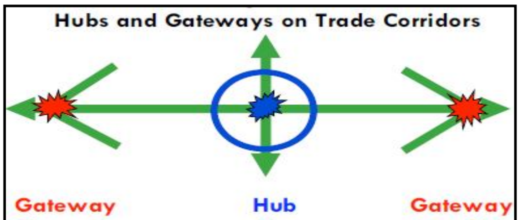
- تدفق وحركة الثروات والخيرات والناس بشكل دولي عبر الدول المتفقة.
- بنى تحتية لوسائل النقل؛ وأنظمة السكك الحديدية والطرق البرية العصرية العالية السرعة؛ التي تقوم بتسهيل حركة هذه التدفقات.
- سياسة وتشريع وقانون وتنظيم مسيطر على هذه العناصر.
- المجتمعات والمجموعات الاجتماعية والسياسية والاقتصادية المتضمنة في هذه النماذج الجغرافية.[3]

عُرِف في مؤتمر"Trade Corridors Roundtable" في عام 2005م بأنه:

"إنشاء علاقات متميزة تجارية بين دولتين من خلال إيجاد قنوات جغرافية ثنائية الجانب لأجل تدفق الثروات والخيرات؛ وتربط بين الصناعات المختلفة ذات المستوى الدولي والعالمي؛ لأجل إنتاج الخيرات والثروات والفوائد والخدمات المتجاوزة عبر الحدود السياسية: من خلال التقارب الجغرافي، ومن خلال طرق ونماذج من البنى التحتية لوسائل النقل الفيزيائية". وستؤدي الكوريدورات التجارية إلى اندماج وتكامل وتوحيد الاقتصاديات لكلا البلدين. والكوريدورات التجارية أكثر من مجرد بنى تحتية خاصة بالنقل، بل إنها أنهار وبواخر وقوة دافعة تتألف من المنتجات والخدمات والمعلومات المتحركة؛ التي تنتقل خلال وعبر المجتمعات في نماذج وأساليب جغرافية، وذلك وفقاً لعدة أمور كالثقافة والحضارة والمناقشات التجارية والمفاوضات والمعاهدات والنظام الأساسي والقوانين والتشريعات".[4]

بعد ظهور مفهوم "cluster" وُجد الكوريدور التجاري بأنه: "سلسلة من المجموعات الاقتصادية المترابطة والمتصلة".[5]

وفُسِّر على أنه: "موقع جغرافي مهم له دوره ووزنه في التجارة الدولية ونقل الناس والخيرات ويربط بين ال"Gateways"وال"Hubs"،[6] والشكل(3-5) يبين ذلك.



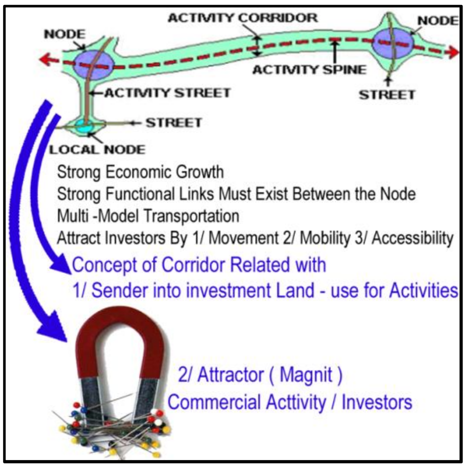
الشكل (3-5) - تعريف الكوريدور التجاري بدلالة"Gateways"و"Hubs"[7]

- أما كوريدور النمو"Growth corridor"فهو: "منطقة جغرافية خطية؛ وتحيط بطريق رئيسي عالي السرعة؛ وتتضمن هذه الشريحة: وسائل النقل كالسكك الحديدية وطرق النقل البرية العالية السرعة، واستخدامات الأراضي، وكثافات مرتفعة تجارية استثمارية وصناعية؛ فهو تطور عن الكوريدور الفعال فمقياسه أكبر ونشاطاته الاقتصادية والتجارية تشمل مراكز تسوق إقليمية بينما في الكوريدور الفعال النشاطات الاقتصادية هي محلات تجارية".[8]

---

1. M ,Van Pelt :**An Introduction to Trade Corridors** ,Work Research Foundation, May 26, 2003,p.3.
2. Ibid :D ,Gillen et al :**Pacific Crossroads: Canada's Gateways and Corridors,**p.4.
3. Ibid.
4. R ,Kuykendall :**Trade Corridors Roundtable**,A discussion document prepared for a Work Research Foundation Trade Corridor Roundtable ,September 11th 2007 Ottawa,Ontario,p.9.
5. Ibid: M ,Van Pelt :**An Introduction to Trade Corridors**,p.8.
6. Ibid: D ,Gillen et al :**Pacific Crossroads :Canada's Gateways and Corridors**.
7. Loc.cit.
8. S ,warnich and B ,verster :**The answer is :corridor development ,but what is the question?**,Department Town and Regional Planning ,Faculty of Built Environment and Design ,The Cap Peninsula University of Technology , District Six Campus ,Tennant Street ,Cape town,p.397.

يستنتج من الطرح السابق:
هناك تعريفات متعددة ومتنوعة للممر التنموي؛ يعود ذلك لاختلاف مقياسه، وإن موقعه ضمن هذا المقياس هو المُحدِّد: لنوعه ووظيفته ونموذج استعمالات الأراضي عليه.
الكوريدور هو: شكل خطي من أشكال التركيب الجغرافي؛ يقوم بربط العديد من المراكز العمرانية مع بعضها باستخدام وسائل نقل مختلفة؛ فيوفر خيارات متعددة من الحركة وإمكانية الوصول؛ فيتشكّل نظام تكاملي متعدد المراكز يرتبط ويعمل مع بعضه؛ **ويقوم** بنشر التنمية إلى المواقع المحيطة به معتمداً في ذلك على الوظيفة المهمة لوسائل النقل في كونها: شرايين تغذي الهدف بالدم، وتقوم بدور مشابه لوظيفة العمود الفقري في جسم الإنسان المساعد على انتصاب الجسد؛ فيساعد على تطور المنطقة الجغرافية من خلال النمو والتنمية الاقتصادية المساهمة في تفعيل الدور الاقتصادي الإقليمي وحتى العالمي بإحداث اقتصاد متتام"Economy Integrity" فيما بينها، و**يعمل** كالمغناطيس؛ حيث يجذب رؤوس الاستثمارات العالمية والأجنبية للتوظيف، **ويقوم** بدور المعطي حيث يعطي التسهيلات اللازمة من توفير في الوقت والمسافة، والشكل(3-6) يوضح هذه المفاهيم.



الشكل (3- 6) - تعريف المحور التنموي حسب رأي الباحثة[1]

3-5 - مفهوم الممر التنموي:

يبدأ مفهوم الكوريدور التنموي من"Polynet"و"Polycentricity": فمؤخراً نتيجة لعوامل اقتصادية تم اقتراح مشروع عالمي"Polynet" مؤيداً **دراسة أقاليم مدن العالم عبر شبكاتها المتخطية لحدودها الوطنية على مستوى عالمي**؛ وعليه فإن متعدد الشبكة"Polynet" يتضمن:-

- النظر إلى الصلات والعلاقات بين المدن ضمن بنية تنظيمية للاقتصاد الشامل العالمي؛ فيكون النظر إلى مدن العالم وكأنها مراكز خدمات عالمية متصلة ومرتبطة مع بعضها بشبكات على المستوى العالمي ومتخطية للحدود الوطنية.
- اعتبار مدن العالم أكثر من مجرد بؤر مركزية ضمن الرؤية/Centre–Core/المنفصلة؛ فالتخلي عن النظرة التجريدية للمركز العمراني **ورؤيته ضمن نظام متكامل وشامل مؤلف من أقاليم حضرية معقدة تشمل مدناً(مراكز) متعددة.**[2] و [3][*]

بناءً على Sassen في عام1999م تُحدَّد شبكات مدن العالم كشبكة في شركات خدمات الأعمال المتقدمة التي بدورها تلعب دوراً أساسياً في تشكيلة الشبكات، ووفقاً لـCastells في عام1996م فإن متعدد الشبكة يعطي اتصالاً وارتباطاً قوياً؛ فينظر إلى المدينة كعملية تتميز بسيطرتها البنيوية وتتحكم في البنية التنظيمية للفراغ عبر مفهوم"Spaces of Flows"الذي يعني"توزيع التدفقات على المسافات"؛ ويغاير Castells المفهوم التقليدي وهو توزيع الأمكنة"Countries"على الفراغات"Spaces of Places" بالمفهوم الحديث والمعاصر للتحركات والتدفقات المتخطية للحدود القومية ونقل الناس والخيرات والثروات وبشكل خاص المعلومات لذلك يقول"Spaces of Flows"، ويتضح أن المدينة لم تتحكم بموقع المدن ضمن الفراغ وإنما تتحكم وتدير التدفقات عبر الفراغ[4]،والشكل(3-7) يفسر هذا الفرق بين المفهومين. تستطيع المدن عبر مكاتب الشركات المنتجة المتقدمة الاتصال والارتباط والتواصل مع الشبكات العالمية

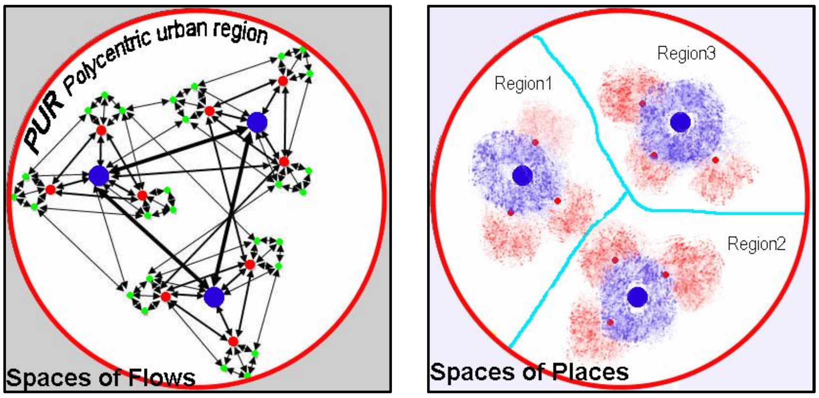
---

1. المصدر:الباحثة.
2. P ,Taylor **:Specification of the World City Network** ,Journal of Geographical Analysis ,London,2001,33,pp.181-94.
3. P ,Taylor :**World City Network :a Global Urban Analysis** ,London :Routledge ,2004,passim.

*- لاحظ الارتباط مع مفهوم التنمية المتعددة المراكز والإقليم المتعدد المراكز PUR Polycentric urban region.

4. M ,Hoyler and K ,pain :**London and Frankfurt as World Cities :Changing Local-Global Relations(GaWC Research Bulletin 62)**,GaWc,www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb268.html,2002.

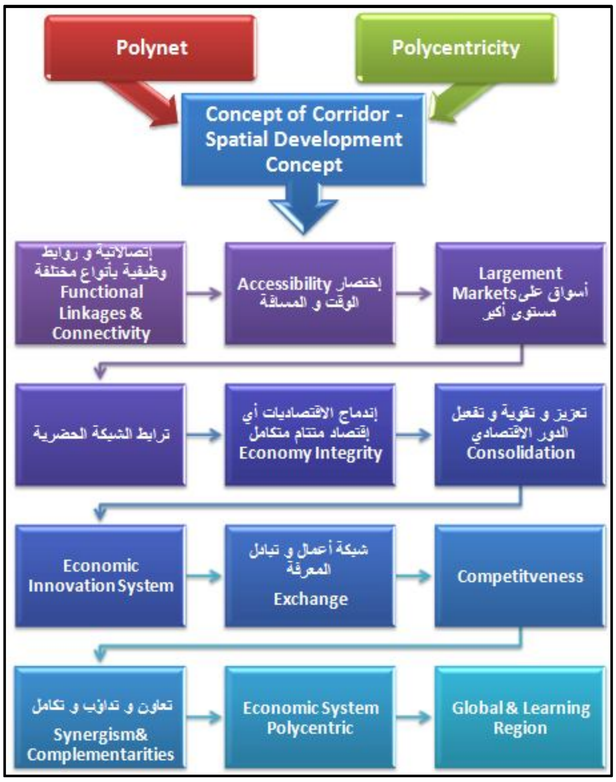
الأخرى وبتدفقات وشدات مختلفة ضمن مقاييس جغرافية متنوعة؛ فتلعب عبر شبكاتها دوراً مهماً في الحيز أو الفراغ. تعرف التعددية المركزية "Polycentricity" بتعاريف متعددة،ولكنها في أغلب الأحيان ترى:



الشكل (3-7) - المقارنة بين مفهومي"Spaces of Flows"و"Spaces of Places"[1]

"مجموعة من المدن المترابطة والمتصلة مع بعضها؛ من أهم مميزاتها أنها تستطيع في أحد الأمكنة الموجودة ضمنها التواصل مع حجوم مختلفة من الاقتصاديات وتسهيل الخدمة والحصول على المنتج- خدمات الأسواق والطلب- من أي مكان".[2]

ينشأ الكوريدور نتيجة وجود روابط وظيفية بين العقد الحضرية، ويعبر عن هذه الروابط بأشكال متنوعة من البنى التحتية؛ فتساعد على تشكيل شبكة مترابطة من المدن والأقاليم المتعددة المراكز، وتتيح هذه الشبكة الاستفادة من الفرص الاقتصادية التي توفرها المدن والأقاليم المترابطة، والمتمثلة في: الأسواق المتوافرة على مقياس أكبر مع انتقال بزمن أقل ومسافة أقصر، ومزايا الموقع الجغرافي، فتساعد محاور التنمية على التوجه نحو نظم اقتصادية مبدعة وزيادة التنافسية الإنتاجية ضمن التنظيم الاقتصادي المتعدد المراكز؛ بسبب التفاعلات الجديدة التي تحدثها شبكة البنى التحتية باختلاف أشكالها، وتعزيز التفاعلات الموجودة ضمن الشبكة العمرانية، ويوضح الشكل (3-8) مفهوم المحور التنموي.[3] و[4]



الشكل (3-8) - مفهوم المحور التنموي[5]

تقوم هذه الكوريدورات بوظيفتين؛ هما:

- قيادة وإدارة المراكز العمرانية المتوضعة على طولها:لأن نمو المراكز العمرانية سيعمل على زيادة التفاعل والاندماج الاقتصادي على طول الكوريدورات؛ بسبب وجود العلاقة الديناميكية بين المراكز الحضرية وكوريدورات النقل؛ حيث أن التوسع والامتداد في المراكز العمرانية سيساعد على إنشاء وابتكار نقل

1. المصدر:الباحثة.
2. N ,Baily and I ,Turok :**Central Scotland as a Polycentric Urban Region :Useful Planning Concept or Chimera** ,**Journal of Urban Studies** ,London,Vol.38,Issue 4,pp.697-715.
3. D ,Chapman et al :**Concepts and definitions of corridors** :evidence from England,s Midlands Journal of Transport Geography,London,2003,Vo1.11,No.3,pp.179-191.
4. R ,Bruinsma .,A,Rienstra.,and P,Rietveld:**Economic Impacts of the construction of a transport corridor :A multi–level and multi–approach case study for the construction of the al highway in the Netherlands** ,Journal of Regional studies ,London,1997,Vo1.31,No.4,pp.391-402.
5. المصدر:الباحثة.

أكبر ضمن الكوريدورات؛ فيحصل المزيد من الاستثمارات وجذب رؤوس الأموال ضمن كوريدورات النقل؛وبدوره سيجعل إمكانية للتوسع والامتداد في المراكز العمرانية.
بالتالي يجب أن تتضمن إستراتيجية تنمية الكوريدورات سياسات لأجل تنمية المراكز على طول الكوريدور وسياسات متعلقة بتوظيف رؤوس الأموال والاستثمارات وتفعيل روابط الاتصالات.

- قيادة وإدارة النشاط الاقتصادي للأقاليم، وهذا الدور مبني على الحقيقة المعروفة: بأن النشاط الاقتصادي يعتمد على روابط نقل جيدة، والعكس بالعكس صحيح؛ فكلما كبر حجم العقد أدى ذلك إلى توسيع شبكة النقل فيتوسع النشاط الاقتصادي؛ وتعتبر مناطق تقاطعات شبكة الطرق ومناطق التبادل والتغيير في وسائل النقل مناطق اقتصادية مهمة جداً وجاذب للاستثمارات ورؤوس الأموال؛ فيجب أن تكون سياسات تنمية قطاع النقل متلازمة مع السياسات الاقتصادية للإقليم[(1)].

يستنتج مما سبق: هناك حاجة للدور الذي يلعبه الممر ضمن المنظومة العمرانية؛فمن خلال مفهومه يستطيع النظام الحضري المتعدد المراكز تنمية وتطوير مراكز حضرية ديناميكية ضمن التنظيم المكاني للمجتمع والاقتصاد،مرتبطة ومتصلة مع بعضها بواسطة الروابط الاقتصادية والإنتاجية والسياسية والثقافية والحضارية والأهم روابط البنية التحتية للنقل والاتصالات.

3-6 - تصنيف الممرات التنموية:

تعتبر السمة الأساسية للكوريدورات هي: الارتباط، والاتصال باختلاف وسائله البرية والبحرية والجوية والانترنت وغيرها، وتحقيق إمكانية الوصول؛ مما كان بنتيجته تعدد تصنيفات الكوريدورات؛ لتشمل:[(2)]

3-6-1 - حسب المفهوم:

وفقاً لـPriemus & Zonneveld [(3)] فإنه يوجد ثلاثة أنواع واضحة؛ هي:

- الكوريدور كمحور للبنى التحتية"Infrastructure corridor".
- الكوريدور كمحور عمراني "Urbanisation corridor".
- الكوريدور كمحور للتنمية الاقتصادية"Economic corridor".

3-6-1-1- الكوريدور كمحور للبنى التحتية:

وصف Priemus & Zonneveld كوريدور البنى التحتية بأنه رزمة (حزمة) من البنى التحتية التي تربط اثنين أو أكثر من المناطق الحضرية،[(4)] وتفهم البنى التحتية هنا من ناحية النقل لكل من الأشخاص والثروات والمنافع بواسطة الطرق البرية والسكك الحديدية والرحلات الجوية والطرق المائية؛ وضمن هذه الرؤية تدرس الكوريدورات على أنها كوريدورات نقل،[(5)] و[(6)]وتتضمن البنى التحتية أوسع وأكثر من ذلك؛ حيث تشمل أشكالاً واسعة وصوراً متعددة من خطوط الطاقة وبشكل بالغ الأهمية ICT infrastructure[(*)] و[(7)]

---

1. Ibid:WP1-REPORT :**Corridor Development Strategy for the East West Transnational Transport Corridor**.
2. Ibid:D ,Chapman et al :**Concepts and definitions of corridors** :evidence from England,s Midlands ,Journal of Transport Geography,London,Vo1.11,No.3,pp.179-191.
3. H ,Priemus and W ,Zonneveld:**What are corridors and what are the issues?introduction to spatial issue :the governance of corridors** ,journal of transport geography,London,September 2003,Vol.11,No.3,pp.167-177.
4. Ibid:H ,Priemus and W ,Zonneveld:**What are corridors and what are the issues?introduction to spatial issue :the governance of corridors**,Vol.11,No.3,p.167.
5. R ,Bruinsma.,A,Rienstra.,and P,Rietveld:**Economic Impacts of the construction of a transport corridor:A multi–level and multi–approach case study for the construction of the al highway in the Netherlands** ,Journalof Regional studies,London,1997,Vo1.31,No.4,pp.391-402.
6. L ,Albrechts and T ,Coppens :**Megacorridors:strinking a balance between the space of flows and the space of places**,Journal of transport geography,London,2003,Vo1.11,No.3,pp.215-224.

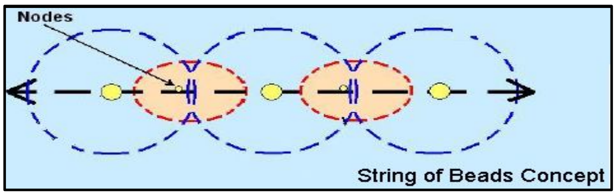
*- Information Communications Technology (ICT) .

7. Ibid:H ,Priemus and W ,Zonneveld:**What are corridors and what are the issues?introduction to spatial issue:the governance of corridors**,Vol.11,No.3,p.167.

3-6-1-2- الكوريدور كمحور حضري عمراني:

تُوظّف البنى التحتية في الكوريدور الحضري العمراني التي ورد ذكرها ضمن المفهوم الأول لتعمل على توجيه مستقبل التحضر للمناطق الحضرية، وكذلك توجيه مستقبل النشاطات المتنوعة وقيادتها،[1] ويوجد عدة مفاهيم توضح وتفسر هذا النوع من الكوريدورات؛ هي:

- مفهوم المدينة الخطية أو إقليم المدينة الخطية"the linear city regions" المفترض من قبل سوريا ماتا؛ مشيراً إلى الشكل الخطي المكون من طرق نقل برية وتجمعات عمرانية ذات شكل شريطي.
- مفهوم"Necklace of beads" لهول مشبهاً طرق النقل والتجمعات العمرانية حولها بعقد أو حبل من الخرز، كما اقترح مفهوم"String of beads"مشيراً للعقد والعقد الفرعية الجزئية المنشأة على طول قناة حركة رئيسية المصدر مؤكداً بأن المناطق التي تحدث فيها كثافات مرتفعة تتواجد حول العقد حيث البنى التحتية المتنوعة التي يقوم الكوريدور بتوليدها، والشكل (3-9) يبين ذلك.[2]



الشكل (3-9) - مفهوم المحور التنموي حسب Hall[3]

- اقترح Hall&Ward[4] المفهوم"Sustainable development corridor"؛ الذي يعني كوريدور التنمية الحضرية المستدامة: في إشارة منهما إلى تواجد المستوطنات العمرانية على طول ممرات النقل الرئيسية؛ بحيث تشكل وتراً موازياً لممرات النقل الرئيسية؛ ويستمر تواجدها ودوامها باستمراره.

3-6-1-3- الكوريدور كمحور للتنمية الاقتصادية:

في هذه حالة يفترض وجود علاقة وارتباط بين حركة النقل الرئيسية وفرص التنمية الاقتصادية؛ فحركة السير والنقل والبنى التحتية تنشأ نتيجة لعمليات التنمية الاقتصادية؛ كما أنها في ذات الوقت تعتبر المحدد والمقرر لمستوى التنمية الإقليمية الاقتصادية.[5] و[6]

3-6-2 - حسب مستوى الربط القائم:

يوجد أربعة أنواع رئيسية؛ هي:

- **ممرات تنمية عالمية**: يكون الربط بين قارات؛ مثل **طريق الحرير** الرابط بين القارات الثلاث؛ فيكون تأثيرها على مستوى عالمي.
- **ممرات تنمية دولية**: يكون الربط بين الدول؛والأمثلة كثيرة منها:ممر**Bratislava/Vienna**.
- **ممرات تنمية إقليمية**: يكون الربط بين أقاليم الدولة الواحدة؛ كممر(حمص– حسياء- البريج).
- **ممرات تنمية محلية**: يكون الربط على مستوى المحافظة؛ مثل الكوريدور العمراني لدمشق: حرستا– عربين– كفر بطنا– جرمانا– المليحة– ببيلا– صحنايا– داريا– قدسيا.[7] و[8]

3-6-3 - حسب الموقع الجغرافي:

يقصد بالموقع الجغرافي الحدود المرسومة للدولة؛ وهما نوعان:

- **ممرات تنمية داخلية**: تقع داخل الحدود الإدارية للدولة؛فتصل بين عقدتين فأكثر.

---

1. Ibid:H ,Priemus and W ,Zonneveld:**What are corridors and what are the issues?introduction to spatial issue:the governance of corridors**,Vol.11,No.3,p .173 .
2. Cap Metropolitan council :**Metropolitan Spatial Development Framework – A Guide for spatial Development in the cape Metropolitan functional Regional**,Technical Report,Cap Town:s.n,1996.
3. Ibid .
4. Ibid:H ,Priemus and W ,Zonneveld:**What are corridors and what are the issues?introduction to spatial issue:the governance of corridors**,Vol.11,No.3,p .173 .
5. Ibid.
6. Ibid:R,Bruinsma.,A, Rienstra.,and P,Rietveld:**Economic Impacts of the construction of a transport corridor:A multi–level and multi–approach case study for the construction of the al highway in the Netherlands**,Journal of Regional studies,Vo1.31,No.4,pp.391-402.
7. Ibid:J,Yarwood:**The Dublin-Belfast Development Corridor:Ireland's Mega-City Region?**,p.3.
8. زكريا الشيخ محمود:**محاضرة لطلاب الماجستير سنة أولى بتاريخ 05/08/2009**،أذن بالإشارة إليها.

- **ممرات تنمية خارجية:** تربط بين عدة عقد أولها يقع ضمن حدود الدولة وآخرها يكون في أخرى.[1]

3-6-4 - حسب الأهمية الاقتصادية:

تقسم بحسب الأهمية الاقتصادية إلى:

- **ممرات تنمية رئيسية(وطنية):** لها دورها الفاعل في الاقتصاد القومي.
- **ممرات تنمية ثانوية:** تتفرع من ممرات التنمية الرئيسية.[2]

3-6-5 - حسب دورها التنموي:

لا يقصد بالدور التنموي المجال المطلق؛ فكل ممر له وظائف تنموية متعددة؛ ولكن يقصد الوظيفة التنموية الغالبة بصفة عامة، وضمن هذا السياق تقسم إلى: ممرات تنموية صناعية– النشاط الغالب صناعي– ، وممرات تنمية زراعية– النشاط الغالب زراعي– ،فممرات تنمية بيئية؛ الغاية منها بيئية.[3]

3-6-6 - حسب نوع الكوريدور:

يوجد أنوع متعددة يبينها الجدول (3-3).

Scenic corridors
Green corridors
Environmental corridors
Mega/Euro corridors
Activity Corridor
Transport Corridor
Multimodal transport corridor
Logistics corridor
Economic Corridor
Trade corridor
Industrial Corridor
Freight Corridors

الجدول(3-3)- أنواع الكوريدور التنموي[4]

3-7 - أهداف ممرات التنمية:

يوجد أهداف عديدة للكوريدورات التنموية بحسب نوعها، ولكن بشكل عام يمكن تقسيمها إلى عدد من الأهداف الجزئية حسب الدور التنموي:

3-7-1- أهداف على صعيد التنمية الاقتصادية:

1. التنمية اعتماداً على تخطيط النقل الذي يشكل عنصراً رئيسياً في تخطيط وتطوير المناطق الحضرية؛ فتحقيق نقل فعال ومستدام يربط بين المراكز العمرانية؛لتحقيق اندماج وتكامل اقتصادي، وإنشاء علاقات وظيفية إنتاجية قوية ثم تنميتها.
2. تحقيق اتصال مع الأسواق العالمية والإقليمية والمحلية وتوسيعها.
3. الاستفادة من المزايا النسبية التي توفرها المدن المستحوذة على نسبة كبيرة من السكان والأنشطة الاقتصادية.
4. تقوية الروابط الوظيفية بين المجمعات القروية ومراكز النمو المحلية والإقليمية لأجل: ترشيد النفقات وتفادي الازدواجية في توفير الخدمات، وإيجاد تدرج هرمي وظيفي للمراكز الحضرية والريفية في كل إقليم.
5. تحقيق المساواة في الفرص التنموية بين المناطق؛ عن طريق تدعيم المدن المتوسطة والصغيرة كمراكز نمو لتقوم بدور أكثر فاعلية كأسواق ومراكز خدمية وتجارية ونقل وتوزيع واتصالات وكمراكز لأنشطة صناعية صغيرة.
6. تحقيق تنمية متوازنة بالتكامل بين مناطق النمو الحضرية والمناطق المجاورة الأقل نمواً ذات المقومات التنموية؛ وبتعزيز الروابط الوظيفية والإنتاجية فيما بينها.
7. السعي إلى تنافسية إنتاجية دولية وعالمية وإنشاء مجموعات اقتصادية.
8. قيادة النشاط الاقتصادي للأقاليم وتعزيز علاقات التكامل والتعاون فيما بينها.
9. إنشاء أقاليم متعددة المراكز وأقاليم عالمية جديدة مدمجة من الأقاليم الموجودة؛ لتحقق فعالية اقتصادية أقوى.
10. تسهيل"Accessibility"إلى الأماكن؛ حيث تعتبر الصفة الجاذبة للاستثمارات.
11. جذب الاستثمارات ورؤوس الأموال العالمية، وجذب نشاطات اقتصادية جديدة ومتنوعة.
12. تقوية وتعزيز الاقتصاد الوطني؛ ومن ثم تفعيل دوره العالمي بين الأمم.

---

1. براق الغربي: **حديث شخصي(2008/11/15)**،أذن بالإشارة إليه.
2. زكريا الشيخ محمود:مرجع السابق.
3. فاروق الباز:**ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر**،مرجع سابق،ص ص.49-126.
4. Ibid:R ,Banomyong :**Logistics development study of the greater Mekong subregion north south economic corridor.**

13. إنشاء مدن عالمية معرفية، وتطوير مدن تدعم نفسها ذاتياً.
14. تحقيق نمو ديناميكي، والعمل ضمن مفهوم شبكات المدن العالمية"World City Network".
15. زيادة الترابط والاتصال مع شبكات الاتصال العالمية.
16. إيجاد مناطق صناعية ذات تكنولوجيا متقدمة، ومناطق للشحن والنقل والتجارة الدولية.[(1) و(2) و(3) و(4) و(5) و(6) و(7)]

2-7-3 – أهداف على صعيد التنمية العمرانية:

1. إدارة نمو التجمعات العمرانية الموجودة؛ وضبط الامتدادات العشوائية للمدن بتحديد مستقبل وأماكن التوسع والامتداد؛ وربطه بتطور وسائل النقل والاستثمارات.
2. معالجة الهجرة من الريف إلى الحضر؛ وتحقيق التكامل بين المناطق الحضرية والريفية.
3. الانتشار التدريجي للتنمية العمرانية على الحيزات الجغرافية الشريطية المتمثلة بمسار المحور التنموي وتوجيهها؛ بحيث يتم الاستفادة من التنمية المتركزة في بعض المدن (المناطق النمو السريع) وتوجيهها إلى المناطق المجاورة؛ لتحقيق الكفاءة في استخدام المرافق والخدمات الموجودة فيها حالياً، والتنمية الإقليمية المتوازنة.
4. تقليص الفوارق الإقليمية بدعم وتشجيع المدن المتوسطة والصغيرة الموجودة على المحور التنموي؛ لتوافر المقومات التنموية العالية المتمثلة في المناخ الجيد الذي توفره هذه المدن لنشر الصناعات التحويلية والأنشطة التجارية والخدمية الصغيرة.
5. تنظيم التنمية الحضرية عن طريق وجود تشكيل هرمي متوازن للمراكز الحضرية كأحد ضروريات نقل التقنية والتنمية، وتجنب تركز السكان في عواصم الإقليم.
6. حقن التنمية بمراكز نمو يتم تحديدها في المناطق الأقل نمواً؛ التي تقع بين المراكز الحضرية الرئيسية ودوائر تأثيرها، وهذا يساهم في تحقيق تنمية متوازنة.
7. تحسين وسائل النقل بين الأراضي بما يدعم تسهيل التكامل العمراني بين المناطق الريفية والحضرية.
8. إنشاء نظام حضري متعدد المراكز (شبكة حضرية متوازنة)؛ بحيث تأخذ المدن الصغيرة وكل تجمع عمراني مهما كان حجمه دوره الفعال ضمن التنظيم الشبكي الحضري، وتقوية وتفعيل دورها ضمن التنظيم الحضري.[(8) و(9) و(10)]

3-7-3 – أهداف على صعيد التنمية الإجتماعية:

1. توفير فرص العمل لأكبر شريحة من المجتمع.
2. تحقيق المكانة الحضارية للشعوب بتفعيل دورها الإنتاجي ضمن أدوار الشعوب الأخرى.[(11)]

---

1. عبد العزيز بن عبد الله الخضيري:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية بالمملكة العربية السعودية**،مرجع سابق،أماكن متعددة.
2. T,Bunnel :**Multimedia Utopia?A Geographical Critique of High–Tech Development in Malaysia's Multimedia Super Corridor** ,Routledge ,UK ,2008,passim.
3. S ,Narayan **:Brief Conceptual Note:Development of the Delhi-Mumbai Industrial Corridor**,ISAS-Institute of South Asian Studies–Brief,Singapore,16 July 2008,No.76.
4. Ibid:WP1-REPORT:**Corridor Development Strategy for the East West Transnational Transport Corridor**.
5. CSIR (Transportek):**Maputo Development Corridor :Evaluation Of First Phase,Pretoria,1999,**passim.
6. Ibid:J,Yarwood:**The Dublin-Belfast Development Corridor:Ireland's Mega-City Region?**,passim.
7. فاروق الباز:**ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر**،مرجع سابق،في أماكن متعددة.
8. عبد العزيز بن عبد الله الخضيري:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية بالمملكة العربية السعودية**،مرجع سابق،في أماكن متعددة.
9. Ibid:J,Yarwood:**The Dublin-Belfast Development Corridor:Ireland's Mega-City Region?**,passim.
10. فاروق الباز:**ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر**،مرجع سابق،أماكن متعددة.
11. المرجع السابق،أماكن متعددة.

3-8 - عناصر المحور التنموي:

تختلف عناصر المحور التنموي بحسب نوعه؛ ولكن بشكل عام يتألف من العناصر التالية:

1. مراكز عمرانية متدرجة- أقطاب نمو ومراكز نمو و"Gateway"و"Hub"-؛ ويأخذ الكوريدور التنموي أهميته من المراكز العمرانية التي يقوم بربطها، ومن دورها الاقتصادي الذي تقوم به.
2. روابط مختلفة من وسائل النقل والاتصالات بأنواعها المختلفة؛ ومن أهم سمات هذه الروابط تعددها وتنوعها وإنشاء مناطق مهمة للاستثمار المتوضعة عند نقاط التبادل بين أنواع النقل المختلفة.
3. استعمالات الأراضي الشريطية المحتوية على تركيز مكثف من الاستخدامات التجارية وغيرها؛ وتعتبر هذه الاستعمالات هي الجاذب الرئيسي للمستثمرين، وبخاصة تلك المتواجدة عند نقاط تقاطع وسائل النقل حيث تتوافر فيها"Accessibility"وتترابط مع مناطق أخرى.[(1)]

3-9 - عوامل تحديد أهمية المحور التنموي:

هناك عدة عوامل تحدد أهمية المحور التنموي؛ هي:

3-9-1- مقومات ومزايا النمو النسبية: وتشمل:

1. عدد المراكز - التجمعات العمرانية- التي يقوم المحور بربطها، وقربها من بعضها.
2. مدى جاذبية المراكز العمرانية للسكان المحليين والمستثمرين من القطاع الخاص.
3. الوظائف الرئيسية التكاملية على المستويات المحلية والوطنية والإقليمية.
4. القرب من موانئ الشحن والأسواق العالمية؛ التي تساهم في الاستيراد والتصدير.
5. توازن وكثافة نمط الاستيطان.
6. تعدد الأقطاب ومراكز النمو.
7. جزء من محور تنموي دولي مهم له وزنه التجاري الاقتصادي.
8. التنويع الاقتصادي والقاعدة الاقتصادية ومكونات النمو للمحور التنموي.
9. المقومات التنموية العالية التي تمتلكها مراكز النمو والمدن الثانوية والصغيرة المتواجدة عليه.
10. الموقع الاستراتيجي الجغرافي، والمساحة التي يغطيها المحور.
11. توافر هياكل البنية الأساسية الاجتماعية اللازمة.
12. تكامل وسائط النقل البري والبحري والجوي؛ بأقصر مسافة وأقل وقت ممكن، فضلاً عن شبكات وخدمات الاتصال المتطورة ومحطات توليد الطاقة الكهربائية؛ التي تلبي احتياجات المنطقة.
13. مدى فعاليته في الاقتصاد القومي الوطني على مستوى الدولة ككل وعلى مستوى الدول المجاورة؛ فعدد المؤسسات الصناعية ووجود الجامعات وأنشطة تعليمية والشركات ذات المستوى القومي والوطني والإقليمي- مصادر النفط ومصافي التكرير والصناعات البتر وكيماوية والمعدنية والتحويلية- والأنشطة المتعلقة بالتصدير من مواقع مختلفة على المحور؛ تلعب دوراً مهماً في تقدير مستواه.
14. القرب من العمالة والخدمات التجارية.
15. مستوى النمو خارج القطاع الزراعي.
16. وجود تدرج حجمي متوازن للمدن.
17. نوع الاقتصاد وإمكانية التنوع الإنتاجي، والقرب من مستلزمات الإنتاج.[(2) و (3) و(4)]

3-9-2 - الدعم الحكومي في المجالات التالية:

توسعة البنية الأساسية، وتطبيق السياسات المفضلة، وحفز استثمارات القطاع الخاص، وإعادة توجيه

---

1. Ibid:J,Yarwood:**The Dublin-Belfast Development Corridor:Ireland’s Mega-City Region?**,p.66,256.
2. عبد العزيز بن عبد الله الخضيري:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية بالمملكة العربية السعودية**،مرجع سابق،أماكن متعددة.
3. Ibid:CSIR(Transportek):**Maputo Development Corridor:Evaluation Of First Phase,**passim.
4. Ibid:J,Yarwood:**The Dublin-Belfast Development Corridor:Ireland’s Mega-City Region?**,passim.

وتأهيل القوى العاملة المحلية.[1] و[2]

10-3 – نتائج محاور التنمية:

1. لم يعد كل إقليم يضع سياساته واستراتيجياته بناءً على أوضاعه الداخلية فقط؛ بل يجب أن يعمل التخطيط الإقليمي للإقليم وفقاً لعلاقاته المتعددة مع الأقاليم الأخرى.
2. لم تعد كل دولة تضع سياساتها واستراتيجياتها بناءً على أوضاعها الداخلية فقط؛ بل يجب أن يعمل التخطيط الإقليمي للدولة تحت أنظار التخطيط القومي الشامل؛ الذي يضم الدول التي تصل بينها هذه الممرات الاقتصادية.
3. بناء علاقات وصلات بين الأقاليم، وتحقيق اندماج اقتصادي أكبر بين الاقتصاديات القومية للدول التي سيصل بينها الممر.
4. تغيير الجغرافيات الإقليمية- الثقافية والاجتماعية والاقتصادية - لكل دولة من الدول التي سيجتازها الممر؛ فتصبح"جغرافية سياسية"("علم السياسة الطبيعية")"Geopolitics": "دراسة تأثير العوامل الجغرافية والاقتصادية والبشرية من حيث كثافة السكان وتوزعهم في سياسة الدولة الخارجية".
5. بدون الإدارة الحذرة للكوريدور الحضري سيصبح كأنه خط من الضواحي والتجمعات العمرانية الصغيرة بين قطبين أوأكثر؛ وسيؤدي إلى تزايد الانتشار المكاني العشوائي للأنشطة الوظيفية، ورحلات بأطول مسافة؛ لذلك يجب العمل على التركيز المتزايد لوظائف الخدمات والأعمال المهمة عبر الكوريدور.[3]

الخلاصة:

- هناك عوامل متعددة ساعدت على ظهور "محاور التنمية"؛ هي: **النظام الاقتصادي العالمي**؛ والنظر إلى المدن وكأنها نقاط وعقد مهمة ضمن التنظيم والنظام الاقتصادي والجغرافي، أهمية **الطرق وعلاقتها بالتنمية**؛ فهي الشرايين التي تغذي المناطق بالحركة وإمكانية الوصول، **متطلبات الاستثمار**؛ التي تتجلى في الموانئ والمطارات والأسواق الخارجية وإمكانية الوصول والخدمات السلكية واللاسلكية، **دور المسافة في العلاقات الاقتصادية بين الأقاليم**.
- يلعب الموقع الجغرافي والجغرافية الاقتصادية وجغرافية النقل دوراً كبيراً في انتهاج محاور التنمية.
- يطلق على مفهوم المحور التنموي مصطلحين؛ هما: Development Axis & Development Corridor،والفرق بينهما الآتي:
  - Development Axis: اتفاق أو ميثاق بين دولتين أو أكثر لتحقيق مصالح معينة.
  - Development Corridor: قطعة ضيقة من الأرض تمتد عبر أراضي دولة أخرى إلى مرفأ ما (ممر للقوافل التجارية)؛ ويلاحظ أن كلاهما يحتاج إلى وجود علاقات جوار مثمرة، وتحالف واتفاق مع دول الجوار؛ وبالتالي يجب عند تخطيطها أن تؤخذ هذه الأمور بالحسبان، وإن المصطلح الأول أعم وأشمل من المصطلح الثاني؛ لأن الأول معناه التحالف تجارياً واقتصادياً وغيرها، أما الثاني فيُعنى بأمور الشحن والتجارة وكل ما يتعلق بهما. كما أن المصطلح الثاني يركز على الاتصال مع الموانئ و العلاقات بين الأقاليم لذلك يجب أن تؤخذ بالحسبان العلاقات بين الأقاليم عند إعداد أحد المحاور.
- هناك مجموعة من التعاريف المتنوعة المتناولة للمحور التنموي؛ وهذا يعود إلى تركيز البعض على الشكل العام للمحور، والبعض الآخر على أنواعه وجزئياته المتعددة.
- الكوريدور: شكل خطي من أشكال التركيب الجغرافي، يربط العديد من المراكز العمرانية بوسائط متنوعة؛ فيتشكل نظام تكاملي متعدد المراكز؛ يقوم بنشر التنمية إلى ما حولها؛ ويقوم على مبدئيين أساسيين؛ هما: تفعيل الدور الاقتصادي، والاقتصاد المتنام.
- الكوريدور الاقتصادي يجب أن يكون كوريدور للنقل وكوريدور لوجيستي،وليس العكس.

---

1. عبد العزيز بن عبد الله الخضيري:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية بالمملكة العربية السعودية**،مرجع سابق،أماكن متعددة.
2. Ibid:J,Yarwood:**The Dublin-Belfast Development Corridor:Ireland's Mega-City Region?**,passim.
3. T,Bunnel:**Multimedia Utopia?A Geographical Critique of High–Tech Development in Malaysia's Multimedia Super Corridor**,Blackwell,oxford,2002,passim.

- ينطلق مفهوم الكوريدور من polynet & polycentricity؛ والأولى تعني: النظر إلى المركز العمراني ورؤيته ضمن نظام متكامل وشامل؛ مؤلف من أقاليم حضرية معقدة؛ تشمل مدناً (مراكز) متعددة، أما الثانية تعني: مجموعة من المدن المترابطة؛ التي يمكنها توفير شبكة منتجة؛ تسهل الخدمة وإمكانية الوصول والحصول على المنتج.
- تقوم الكوريدورات بوظفتين أساسيتين؛ هما: قيادة كل من النشاط العمراني والاقتصادي.
- هناك تصنيفات متعددة للممرات التنموية؛ وهي بحسب: **المفهوم؛** محور للبنى التحتية ومحور عمراني ومحور للتنمية الاقتصادية، وبحسب **مستوى الربط القائم؛** عالمية ودولية وإقليمية ومحلية، ونسبة **للموقع الجغرافي؛** داخلية وخارجية، وحسب **الأهمية الاقتصادية؛** ثانوية ورئيسية، والدور التنموي.
- لمحاور التنمية أهداف تنموية متعددة؛ وهذا يحدد بحسب الغاية منها وموقعها وحجمها الذي تغطيه.
- أي محور تنموي يتألف من: طريق نقل متعدد ومتكامل الوسائط، واستعمالات أراضي على جانبه، ومراكز عمرانية متدرجة.
- هناك مجموعة من العوامل تحدد أهمية المحور التنموي؛ وتتعلق بكلا المقومات والمزايا التي يمتلكها المحور، والدعم الحكومي له.
- النقطة المهمة في مفهوم الممر التنموي هو: - المزيد من النمو والمشاريع التي تشجع الانتقال من القطاعات الزراعية إلى القطاعات الصناعية ذات التكنولوجيا المتقدمة والقطاعات المبنية على المعرفة والمعلومات والتي تتوضع وتتوزع حسب مقومات كل مدينة موجودة في الإقليم، فالتوازن في الأعمال والتوطن ضمن العقد الحضرية، وتحقيق ارتباط وتواصل من خلال النقل والاتصالات والعلاقات المتبادلة.
- يتألف محور التنمية من أقطاب نمو ومراكز نمو وغيرها؛ ويأخذ فعاليته من مكوناته والاقتصاديات الموجودة عليه؛ كما يسعى لنشر التنمية المفسر بحركية قطب النمو؛ كما يثبت وجوده عندما يوجد تعاون مشترك دولي وتكامل لصناعاته ومقوماته مع صناعات ومقومات من دول أخرى مجاورة؛ وفي حال كونه عالمياً فإنه يتأثر بشكل رئيسي بالنزاعات الإقليمية السياسية بين الدول - تأثر دبي بالعراق وإيران- بسبب الاتصال مع الموانئ.
- إقامة "محور التنمية" مرتبط بالرابطة الوظيفية الإنتاجية والتسلسل الهرمي الحضري المتوازن وتوفير المرافق والخدمات وتنويع القاعدة الاقتصادية والتنافسية والتنمية المتعددة المراكز.
- تحتاج مثل هذه المشاريع إلى تخطيط وطني شامل وتساعد على تشكيل شبكات عمل مترابطة.
- يختلف تعريف ومفهوم مصطلح محور التنمية بحسب:موقع المحور الجغرافي،والبلد الذي يقوم بالتجربة،وأهميته الوطنية والقومية،والهدف والغاية منه،والتقدم الاقتصادي للبلد،وسبب نشوئه؛ومن المفاهيم المنتشرة عالمياً:-
  - إستراتجية إدارة النمو الذكية:السيطرة على نمو الإقليم عن طريق تخطيط النقل وترابطه مع استثمار استعمالات الأراضي،والاهتمام بموازنة هيمنة إقليم على بقية الأقاليم.
  - نظام نقل إقليمي مستدام متعدد الوسائط فعال:يقوم هذا النظام بخدمة مجموعة القطاعات الاقتصادية الدولية والقومية والمحلية،وإحداث أنظمة اقتصادية جديدة مبنية على أشكال البنى التحتية،وإحداث قنوات اتصال بين الأقاليم،وتشكيل شبكة متوازنة من الأقطاب التنموية المترابطة.
  - إستراتيجية تأخذ باعتبار:المقومات الداخلية التي يمتلكها المكان والمقومات الخارجية ومتطلبات الاستثمار المتمثلة في:النقل الفعال الجيد،وإمكانية الوصول،والتواصل مع الموانئ والأسواق الخارجية،وفعالية الخدمات السلكية واللاسلكية.
  - إستراتيجية لإنشاء منطقة تجارية حرة بين الدول العربية والدول الغربية؛تنشأ هذه المنطقة نتيجة علاقات الجوار المثمرة؛والاتصال والربط بين دول الاتحاد الأوروبي ودول الإقليم المتوسطي الممتلكة للطرق التجارية المهمة.
  - إستراتيجية لها علاقة بالموقع الجغرافي الاستراتيجي المهم والجغرافية الاقتصادية وجغرافية النقل؛حيث تتحكم في المنافذ والمضايق والممرات البرية والبحرية والجوية؛ذات الدور العالمي في التجارة العالمية؛وتعود جذورها التاريخية إلى ازدهار الموانئ والطرق التجارية القديمة(طريق الحرير).
  - إستراتيجية تعمل على إنشاء مناطق اقتصادية ومجموعات اقتصادية وطنية ثم عالمية تشبه Golden triangle & Sillicon valley & Blue banana؛فتنشأ كتلة اقتصادية تتوفر فيها أسواق جديدة وتزداد خيارات الاستثمار؛وبالتالي زيادة التنافسية الإنتاجية وتعزيز النمو والدور الاقتصادي الدولي.
  - إستراتيجية ظهرت نتيجة العولمة وتزايد دور المعلومات والمعرفة في العمليات الاقتصادية،والتحرك باتجاه الاقتصاد العالمي المبني على المعرفة.

الفصل الرابع
تجارب محاور التنمية عالمياً وعربياً

4-1- المقدمة:

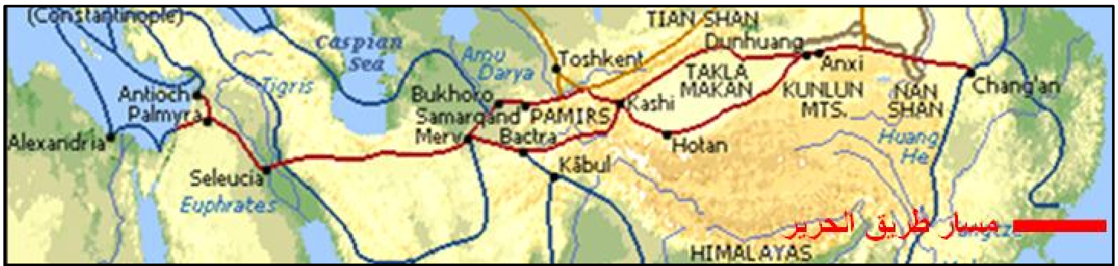
يتناول هذا الفصل تجارب محاور التنمية العالمية والعربية؛ وهي: تجربة الاتحاد الأوروبي، والتجربة الأيرلندية ،والماليزية، والمصرية، والسعودية ،ويقوم بشرح كل تجربة من حيث: الواقع الذي نشأت منه، والأهداف المتوخاة منها، والموقع الجغرافي، والدور التنموي الذي تحققه، كما استُهِّل بتقديم لمحة عن الجذور التاريخية لهذا التوجه، ومحاور التنمية العربية والغربية المقترحة على الصعيد العالمي.

تكمن أهمية الفصل في كونه يقدم مجموعة من التجارب العالمية المتداولة نقاشاً؛ بأسلوب مقارن لاستخلاص مجموعة من النقاط ذات الارتباط بالفصل الثالث؛ الذي يتحدث عن محاور التنمية.

لا تقتصر التجارب على السابقة فقط، فقد اتفقت كل من **أمريكا الشمالية وكندا** على إنشاء ستة كوريدورات تجارية؛ مؤلفة من شبكة مترابطة من الطرق البرية السريعة والسكك الحديدية والمطارات والموانئ الملاحية النهرية؛ هادفة إلى إنشاء روابط واتصالات مهمة بين أسواق الإنتاج والاستهلاك في جميع أنحاء العالم فالوصول إلى تجارة عالمية ناجحة، وتحقيق معدلات تصدير مرتفعة.[1] **وفي أسيا** أعلنت الحكومة الصينية في عام 2005م إنشاء الكوريدور الصناعي (Harbin–Daqing–Qiqihar) الذي يصل بين Harbin–Daqing–Qiqihar عاملاً على ربطها، **وفي إفريقيا** كوريدور Nacala الذي يربط Zambai و Malawi إلى موانئ Nacala في Mozambique، وكوريدور Bas-Congo[2]؛ فتباينت ظروف منشأ هذه الإستراتيجية وأهدافها من دولة إلى أخرى؛ فظهرت مفاهيم وأنواع متعددة ل**"المحور التنموي"**.

4-2 - أصول محاور التنمية:

تعتبر الكوريدورات"Corridors" حقيقة تاريخية تعود جذورها إلى ازدهار الموانئ كالإسكندرية قديماً وشنغهاي اليوم؛ فنجاح الميناء(المدينة) يعتمد على دوره كمركز تجاري لتوزيع السلع إلى المناطق الخلفية المحيطة به، وعلى موقعه على طريق تجاري"Trading Corridor"، وأبرزها طريق الحرير المهم[3] ويبين الشكل (4-1) مساره الممتد من أقاصي شرق الصين مروراً بالهند وإيران إلى شمال الجزيرة العربية وتركيا انتهاءً بأوروبا؛ مشكلاً الشريان الرئيسي للتجارة العالمية لأكثر من ألفي عام حاملاً ثقلاً اقتصادياً كبيراً.



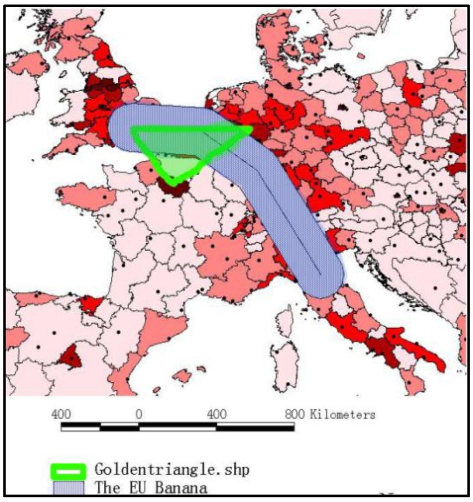
الشكل (4-1) - طريق الحرير القديم[4]

اندثر هذا التوجه بسبب الاستعمار وما نجم عنه من حدود سياسية وعلاقات اقتصادية سياسية منعزلة،ولكن مؤخراً أدركت الدول أهمية شرايين التجارة العالمية ودورها التنموي؛فتوجهت معظم البلدان إلى تبنيها ضمن إستراتيجيتها المتبعة للتنمية المكانية كجزء من التوجه العالمي،فظهرت كوريدورات تجارية مائية وجوية وأرضية بين أسيا وأمريكا الشمالية.[5] و[6]

1. Campbell MM and_Meades EE :**The Viability of Corridor development between Bloemfontein and Welkom**,Welkom,2002,passim.
2. Ibid.
3. D ,Gillen et al **:Pacific Crossroads :Canada's Gateways and Corridors** ,Centre for Transportation Studies ,SAUDER School of Business ,University of British Columbia ,Canada,2007,passim.
4. المصدر:مازن المغايري،عبد الله سعيد،عبد الله سندرة:**موسوعة أطلس العالم**،دار الرضوان،سوريا:حلب،2010،بتصرف الباحثة.
5. ليندرون لاروش:**العالم العربي بحاجة إلى معاهدة ويستفاليا جديدة التنمية والطاقة النووية من أجل السلام**،أكتوبر2006.
6. L ,LaRouche :**The Middle East As A Strategic Crossroad** ,2 March 2002.

3-4 - الفكرة عند الدول الغربية(الاتحاد الأوروبي):

هدف الاتحاد الأوروبي إلى زيادة التخلص من الحدود، وإيجاد سوق واحد متين ومجهز جيداً لينافس على المستوى العالمي؛ فهو يتحرك من منطقة التجارة الحرة إلى السوق المشترك وإلى مستويات الاتحاد المختلفة الاقتصادية والمالية وإلى حد ما السياسية، تبين فيما بعد وجود مناطق جغرافية ضمن الاتحاد الأوروبي تحقق معدلات نمو مرتفعة، ولكنها منفصلة ومقسمة على دول الأعضاء للاتحاد الأوروبي؛ و بتحقيق الربط الجغرافي المكاني بينها تنتج كتلة اقتصادية هائلة؛ تتوفر فيها أسواق جديدة، وتتوسع أخرى؛ فتزداد خياراتُ الاستثمار مع وقت أقل وإمكانية وصول أفضل؛ فتكون نتيجته زيادة التنافسية الإنتاجية"Competitive"؛ فتفتح آفاق الاستثمار العالمية مع تعزيز النمو والدور الاقتصادي للجميع، من أمثلة هذه المناطق الاقتصادية: المثلث الذهبي في لندن وباريس وروهر، ويبين الشكل(2-4) حدوده، الموزة الزرقاء المنطلقة من بيرمنغهام وعبر بروكسل وبون وفرانكفورت إلى شمال ايطاليا، انظر الشكل(3-4)، القوس الأطلنطي، عنقود العنب، انظر الشكل(4-4)، ومنطقة النمو التي تبدأ بفالينسيا في اسبانيا وعلى طول شاطئ البحر المتوسط إلى شمال ايطاليا.[1]



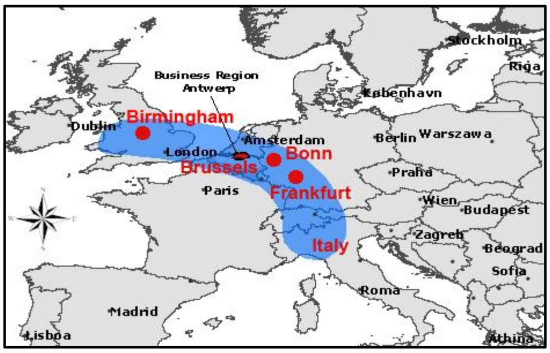
فنشأ بناءً على ما سبق المنظور الأوروبي للتنمية المكانية"ESDP"الهادف إلى خلق إطار سياسي؛ لتحقيق تعاون أفضل بين السياسات الإقليمية والاجتماعية بتأثيرات مكانية مشجعة لظهور شبكات من البنى التحتية عبر أوروبا، ولتعزيز التجمعات الإقليمية الجديدة المؤسسة على القرب الجغرافي، ولتطوير العلاقات المتبادلة ومناطق الاقتصاد العالمي الموحد في أوروبا.[2]

ترجم هذا المنظور على أرض الواقع من خلال الممرات"Corridors" التي تربط مناطق العواصم الأوروبية، ومن أكثر التجارب دول الاتحاد الأوروبي نجاحاً في هذا المجال كوريدور دبلن– بلفاست الأيرلندي؛ لارتباط أهدافها بأهداف المنظور الأوروبي للتنمية المكانية.[3]

الشكل (2-4) - موقع الموزة الزرقاء والمثلث الإنتاجي بالنسبة لدول الاتحاد الأوروبي[4]

4-3-1- أهداف وخيارات السياسة للتطور الإقليمي في المنظور الأوروبي(ESDP):

1.تطور مكاني متعدد المراكز وعلاقة حضرية– ريفية جديدة: تطوير نظام حضري متوازن ومتعدد المراكز، وتقوية الشراكة بين المناطق الحضرية والريفية؛ حيث تسعى المركزية المتعددة إلى استخدام المراكز المتعددة كقاعدة للتكامل الوظيفي، وتوحيد التخطيط الإقليمي، والتعاون السياسي، وإيجاد مدن منافسة وجذابة وديناميكية فعالة، والتطور المحلي وتنوع وإنتاجية المناطق الريفية.



الشكل (3-4)- مفهوم الموزة الزرقاء للتنمية المكانية والمناطق التي تمر منها[5]

---

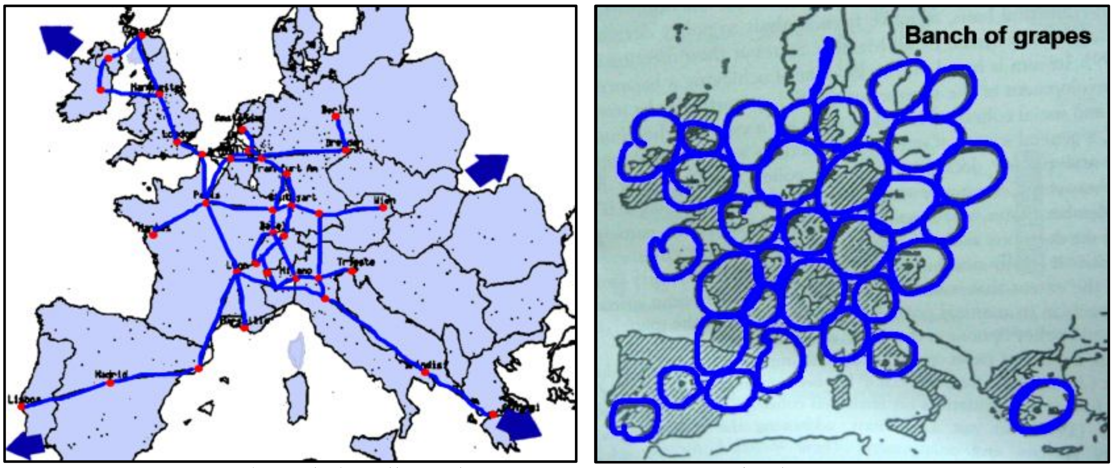
1. J ,Glasson and T ,Marshall :**Regional Planning** ,First published ,Routledge :London,2007,pp.255–279.
2. L ,Albrechts.,P ,Healey .and K ,Kunzmann :**Strategic Spatial Planning and Regional Governance in Europe** ,Journal of the American Planning Association ,U.S,2003,69,2,113-129.
3. J ,Yarwood :**The Dublin-Belfast Development Corridor :Ireland's Mega-City Region?**,Ashgate :London,2006,p.4.
4. المصدر:Ibid,p.265:بتصرف الباحثة.
5. المصدر:J ,Glasson and T ,Marshall :**Regional Planning**,p.263: بتصرف الباحثة.

2. التكافؤ في الحصول على المعرفة والبنى التحتية: ترقية مفاهيم الاتصالات والمواصلات المتكاملة التي تدعم التطور المتعدد المراكز لإقليم الاتحاد الأوروبي؛ التي تشكل شرطاً مهماً للسماح للأقاليم والمدن التنافسية للسعي وراء التكامل المالي للاتحاد الأوروبي، وإيجاد روابط نقل محسنة، والحصول على المعرفة، ونشر المعرفة والابتكار مثل تكنولوجيا الاتصالات المعلوماتية في جميع الأقاليم.
3. الإدارة الحكيمة للتراث الثقافي والطبيعي: وهذا يساهم في حفظ وتعميق الهويات الإقليمية، والدفاع عن التنوع الثقافي والطبيعي لأقاليم ومدن الاتحاد الأوروبي في عصر العولمة، وإدارة المصادر المائية.(1)

4-3-2- ممرات التنمية الأوروبية المقترحة:

اقترحت مجموعة من ممرات التنمية على الصعيد الأوروبي؛ وهي:

Glasgow–London–Paris–Marseille ,London–Athens ,Stuttgart–Lyon–Barcelona,Aosta–Athens , Amsterdam–Madrid ,Rotterdam–Munchen–Verona ,Amstrdam–Athens,Trieste–Lisbon,Wien–Nantes,London– Berlin.(2)



الشكل (4- 4) - مفهوم عنقود العنب للتنمية المكانية و
ممرات التنمية المقترحة على مستوى الاتحاد الأوروبي(3)

4-4- الأصول عند الدول العربية:

ظهر توجه محاور التنمية في الدول العربية من أجل :-

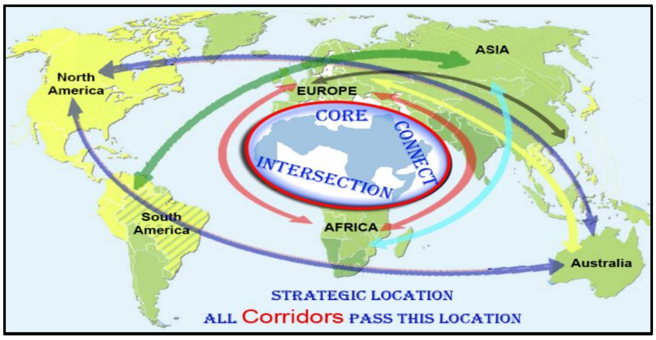
- تحقيق اتصال وربط بين دول الاتحاد الأوروبي ودول البحر الأبيض المتوسط (الدول المشرفة على حوض المتوسط)- الممتلكة للطرق التجارية الهامة-؛ بتحقيق نظام إقليمي فعال ومستدام ومتعدد الوسائط قادر على ربطها مع بعضها بطريقة مناسبة؛ وهذا بدوره سيساهم في تحقيق هدف أكبر وهو: تسهيل خلق منطقة تجارة حرة (أوروبية– متوسطية)، وتفعيل النمو والازدهار الاقتصاديين للإقليم؛ **أي إنشاء علاقات جوار مثمرة بين الاتحاد الأوروبي والإقليم المتوسطي.**(4)
- امتلاك الشرق الأوسط أعظم قدرات اقتصادية متمثلة في:1/دوره كملتقى طرق اقتصادي استراتيجي بين القارة الأوراسيوية (أوروبا وآسيا) وأفريقيا مشتركتين؛ نتيجة الموقع الجغرافي المهم للوطن العربي، وتحكمه في منافذ ومضايق وممرات برية وبحرية ونهرية مهمة جداً لها دورها العالمي في التجارة العالمية؛ فهو ممر لمعظم التجارة الدولية، وما يزال أحد أعظم تقاطعات الطرق الطبيعية في

---

1. A ,Faludi and B ,Waterhout :**The Making of the European Spatial Development Perspective** ,London :Routledge,2002,Passim.
2. A ,Reggiani.et al:**Towards a typology of European Interurban transport corridors for advanced transport telematics(ATT)applications,**Bible Vrije Universities,Amesterdam,1993.p.3.
3. المصدر: J ,Glasson and T ,Marshall :**Regional Planning**,p.263 و
A ,Reggiani et al:**Towards a typology of European Interurban transport corridors for advanced transport telematics(ATT)applications**,p.3.بتصرف الباحثة
4. الورقة الزرقاء،**نحو نظام نقل أوروبي-متوسطي متكامل ومترابط**،ملخص تنفيذي.

مسيرة تطور الحضارة الإنسانية،والشكل(4-5) يبين أهمية موقع الوطن العربي،2/وجود أكبر خزين من المواد الأولية للطاقة فيه. (1)

بناءً على سبق تم تبني مفهوم يعمل على تعزيز العلاقات التبادلية الاقتصادية بين الدول باعتبار الشرق الأوسط هو مكان الثروات؛ فكان مفهوم الجسر البري القاري الأوراسيواي (طريق الحرير الجديد)، وليس الغرض من شبكات النقل هذه نقل البضائع والمسافرين، بل إنها تأخذ دور الجسر التنموي والشريان المغذي للأقاليم المختلفة التي يمر بها؛فسكك القطارات والطرق البرية تشكّل:-



الشكل (4-5) - الموقع الاستراتيجي الهام للوطن العربي وأهميته كعقدة ربط واتصال(2)

- واسطة نقل أسرع وأرخص من البحر.
- العمود الفقري لممر شريطي؛ حيث تسير بموازاته قنوات مياه وشبكات نقل الطاقة، وسيتم بناء مجمعات صناعية زراعية سكنية في نقاط مناسبة على طول العمود الفقري.
- يجتاز هذا الممر أغنى مناطق العالم بالموارد الأولية والصناعة والمراكز السكانية الكبرى.
- وجودها سيساعد على نقل الآلات ذات التكنولوجيا المتقدمة إلى تلك المناطق التي يتم تشييد المشاريع فيها من بلاد المنشأ سواء في أوروبا أو شرق آسيا.
- تفريغ ممرات تنمية ثانوية من ممرات التنمية الرئيسية.
- في ظل السياسات الصحيحة سيكون صافي تكلفة الممرات التنموية أقل من الصفر؛ فبتدفق السلع على طول العمود الفقري يتم توليد ثروة جديدة في داخل كل مجمع عمراني وعلى أطرافه على طول الممر.

4-4-1- ممرات التنمية العربية المقترحة:

اقترحت مجموعة من ممرات التنمية على مستوى الوطن العربي؛ لتحقق الاتصال المفقود مع الأسواق الآسيوية والأوروبية؛ وهي:

- **<u>محاور متجهة شمال-جنوب:</u>**

1. **م5- محور العراق-شرق الجزيرة العربية:**منفذ زاخو(العراق/تركيا)-الموصل-بغداد-السماوة-البصرة-منفذ صفوان(العراق/الكويت)-منفذ العبدلي(الكويت/العراق)-الكويت-منفذ النويصيب(الكويت/السعودية)-منفذ الخفجي(السعودية/الكويت)-أبو حدرية-(الدمام-الهفوف-سلوى)-منفذ البطحاء(السعودية/الإمارات)-منفذ الغويفات(الإمارات/السعودية)-أبوظبي-دبي-الفجيرة-منفذ كلبا(الإمارات/عمان)-منفذ خطمة الملاحة(عمان/الإمارات)-صحار-مسقط-نزوى-ثمريت-صلالة.
2. **م7- محور أبوظبي-صحار:**أبوظبي-العين-منفذ البريمي(الإمارات/عمان)-منفذ البريمي(عمان/الإمارات)-صحار.
3. **م9- محور العين-نزوى:**العين-منفذ مزيد(الإمارات/عمان)-منفذ حفيت(عمان/الإمارات)-نزوى.
4. **م15- محور حلب-الرمادي:**حلب-دير الزور-منفذ البوكمال(سوريا/العراق)-منفذ القائم(العراق/سوريا)-الرمادي.
5. **م25-محور خط الأنابيب:**حديثة(السعودية)-عرعر- حفر الباطن-أبو حدرية.
6. **م35- محور وسط الجزيرة العربية:**عمَّان-الازرق-منفذ العمري(الأردن/السعودية)-منفذ الحديثة(السعودية/الأردن)-سكاكا-حائل-بريده-الرياض-الخرج.

---

1. ليندرون،لاروش:**<u>العالم العربي بحاجة إلى معاهدة ويستفاليا جديدة التنمية والطاقة النووية من أجل السلام</u>**،مرجع سابق،أكتوبر2006.
2. المصدر:مازن المغايري،عبد الله سعيد،عبد الله سندرة:**<u>موسوعة أطلس العالم</u>**،مرجع سابق،بتصرف الباحثة.

7.م45- **محور سوريا-الأردن-السعودية-اليمن:**منفذ باب الهوى(سوريا/تركيا)ـحلبـحمصـدمشقـ منفذ نصيب(سوريا/الأردن)ـمنفذ جابر(الأردن/سوريا)ـعمّانـمعانـمنفذ المدورة(الأردن/السعودية)ـمنفذ حالة عمار(السعودية/الأردن)ـتبوكـالقليبةـالمدينة المنورةـمكة المكرمةـأبهاـمنفذ علب(السعودية/ اليمن)ـمنفذ باقم(اليمن/السعودية)ـصنعاءـتعز.

8.م47- **محور معانـالعقبة:**معانـالعقبة.

9.م51- **محور الساحل الشرقي للمتوسط:**كسب-اللاذقيةـطرطوسـمنفذ الدبوسية(سوريا/لبنان)ـمنفذ العبودية(لبنان/سوريا)ـطرابلسـبيروتـالناقورة.

10.م55- **محور سيناءـشرق البحر الأحمر:**العريشـنخلـنويبعـالعقبةـمنفذ الدرة(الاردن/ السعودية)ـمنفذ الدرة(السعودية/الأردن)ـضباءـينبعـرابغـجدةـالدربـمنفذ الطوال(السعودية/اليمن)ـمنفذ حرض(اليمن/السعودية)ـالحديدةـالمخاء.

11.م65- **محور الساحل الغربي للبحر الأحمر:**الإسماعيليةـالسويسـسفاجاـمنفذ حلايب(مصر/السودان).

12.م67- **محور شرق الدلتا:**كوبري القنطرةـالإسماعيليةـالقاهرة.

13.م75- **محور وادي النيل:**الإسكندريةـالقاهرةـقناـمنفذ أرقين(مصر/السودان)، ويبين الشكل (4-6) مساراتها الجغرافية.

- **المحاور المتجهة شرق-غرب:**

1.م10- **محور شمال العراقـشرق البحر المتوسط:**منفذ حج عمران(العراق/إيران)-أربيلـالموصلـ منفذ ربيعيه(العراق/سوريا)ـمنفذ اليعربيه(سوريا/العراق)ـالقامشليـحلبـاللاذقية.

2.م20- **محور وسط سوريا:**القامشليـالحسكةـدير الزورـحمصـطرطوس.

3.م30- **محور غرب العراقـشرق البحر المتوسط:**الرطبةـمنفذ الوليد(العراق/سوريا)ـمنفذ التنف(سوريا/العراق)ـدمشقـمنفذ جديدة يابوس(سوريا/لبنان)ـمنفذ المصنع(لبنان/سوريا)ـ بيروت.

4.م40- **محور العراقـالأردنـالأراضي الفلسطينية المحتلة-الساحل الجنوبي للبحر المتوسط:**منفذ المنذرية(العراق/إيران)ـخانقينـبغدادـالرماديـالرطبةـمنفذ الطريبيل(العراق/الأردن)ـمنفذ الكرامة(الأردن/العراق)ـالأزرق- عمانـمنفذ جسر الملك حسين(الأردن/الأراضي الفلسطينية المحتلة)ـالقدسـغزةـمنفذ رفح(مصر/الأراضي الفلسطينية المحتلة)ـالعريشـكوبري القنطرةـبور سعيدـالإسكندريةـمنفذ السلوم(مصر/ليبيا).

5.م50- **محور بغدادـالقاهرة:**بغدادـكربلاءـالنخيبـمنفذ جديدة عرعر(العراق/السعودية)ـمنفذ جديدة عرعر(السعودية/العراق)ـعرعرـسكاكاـالقليبةـتبوك-منفذ الدرة(السعودية/الأردن)ـمنفذ الدرة(الأردن/السعودية)ـالعقبةـنويبعـالنخلـالشطـالقاهرة.

6.م60- **محور غرب السعوديةـصعيد مصر:**ضباءـسفاجاـقناـموط.

7.م70- **محور الكويتـينبع:**الكويتـمنفذ السالمي(الكويت/السعودية)ـمنفذ الرقعي(السعودية/الكويت)ـحفر الباطنـالأرطاويةـبريدةـالمدينة المنورةـينبع.

8.م80- **محور المنامةـجدة:**المنامةـمنفذ جسر الملك فهد(البحرين/السعودية)ـالدمامـالرياضـمكة المكرمةـجدة.

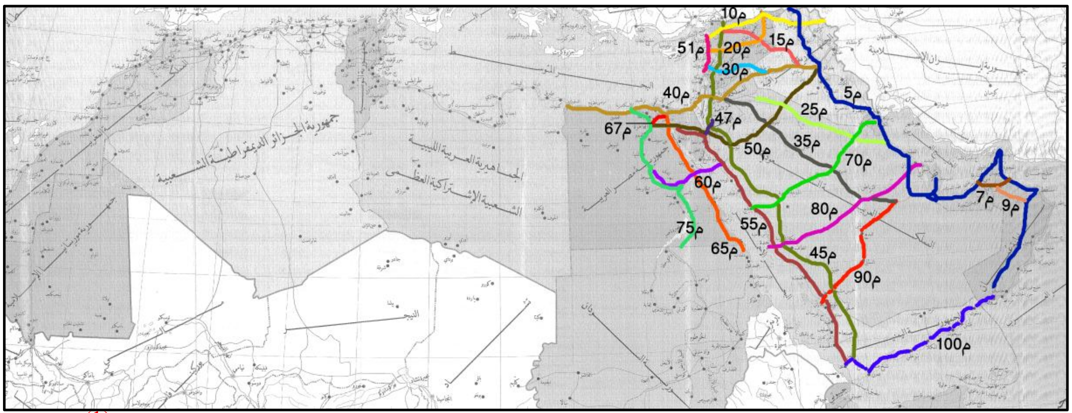
9.م90- **محور الدوحةـالدرب:**الدوحةـمنفذ أبو سمرة(قطر/السعودية)ـمنفذ سلوى(السعودية/قطر)ـ منفذ البطحاء(السعودية/الإمارات)ـحرض-الخرجـالسليل-أبهاـالدَّرب.

10. م100- **محور جنوب الجزيرة العربية:**ثمريتـمنفذ المزيونة(عمان/اليمن)ـمنفذ شحن(اليمن/عُمان)ـالغيضةـالمكلاـعدنـتعزـالمخاء.[1]، ويبين الشكل (4-6) مساراتها الجغرافية.

5-4 - تجربة الاتحاد الأوروبي: كوريدور النقل المتخط للحدود القومية(الدولية) الغربي الشرقي The East West Transnational Transport Corridor:

يتراوح الطول الإجمالي لهذا الكوريدور بين800 كم-1000 كم من مدينة "Esbjerg" إلى "Vilnius".

1. <u>اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي</u>،تقرير المنظمة الوطنية لحقوق الإنسان في سوريا،2006/06/17م.



الشكل (4- 6) - مسارات ممرات التنمية الجغرافية المقترحة في الوطن العربي[1]

يربط الكوريدور بين11 إقليماً متوضعة كالآتي: ثلاثة في"Lithuania" وأربعة في"Denmark" وثلاثة في"Sweden" وواحد في "Russian".

الأقاليم الموجودة في الدانمرك هي:

- "Oresund": إقليم صناعي كبير؛ يلعب دوراً رئيسياً في اقتصاد الكوريدور؛ إضافة إلى نمو قطاع خدمات الأعمال؛ وستساعد هذه الإستراتيجية على تحوله من إقليم صناعي إلى إقليم خدمي معرفي.
- "Trekantsomradet": يعتبر من أكثر الأقاليم الديناميكية الفعالة في الدانمرك في التسعينات نظراً ل: ارتفاع معدلات نمو التوظيف القومي، ظهور شركات متوسطة وصغيرة الحجم لعبت دوراً كبيراً رئيسياً في قيادة الديناميكية في الإقليم؛ وظهور مناطق صناعية شبيهة بتلك الموجودة في إيطاليا.
- "Odense"و"Esbjerg".

أما الأقاليم الموجودة في الSweden؛ فهي:

- "Mulmo-Lund"؛ ويعتبر من أكبر الأقاليم الحضرية في الجزء السويدي لكوريدور النقل؛ وإقليم متعدد المراكز"Polycentric Region"، مؤلف من مركزين؛ هما:-
  - Malmo: إقليم صناعي قديم؛ ولكن مؤخراً نمت فيه الصناعة المتقدمة التكنولوجيا والاتصالات.
  - Lund: مدينة جامعات قديمة العهد، ولا يوجد فيها أي صناعات؛ ولكن مؤخراً ظهرت عمليات تصنيع ذات ارتباط بالجامعات كالصناعات الغذائية وغيرها؛ كما ظهرت شركات كبيرة ناجحة كسوني إيريكسون، ونشأت مجموعات اقتصادية ذات تكنولوجيا متقدمة "High –tech cluster".

إن إنشاء الجسر الأوروسندي"Oresunds-bridge" سينشئ الإقليم الأوروسندي"Oresunds-Region" الديناميكي الفعال المتخط للحدود القومية الإقليمية؛ الذي يشمل كل من إقليم كوبنهاغن الميتروبوليتاني وإقليم لوند"Malmo-Lund Region"، إن هذا الإقليم المتشكل المتخط للحدود القومية سيكون من أقوى الأقاليم في التكنولوجيا أو التقنية الحيوية والعلوم الصيدلانية على صعيد أوروبا كلها؛ وسيؤلف مجموعات تكتلية Clusters من الجامعات والمستشفيات، وأكثر من 300 شركة في علوم الحيوية.

- Kristianstad: إن المسافة القصيرة الفاصلة بينها وبين"Lund" تعطي إمكانيات وفرص مناسبة لاندماج وتكامل اقتصادي لكلا الإقليمين.
- Karlskrona: شهد تحولاً ملحوظ في التسعينات فأصبح من أهم الأقاليم الديناميكية في السويد"Sweden"معتمداً على نمو صناعة"ICT"؛ وبهذا الكوريدور ستصبح مركزاً دولياً ل "Infocom Industry".

يوجد في "Lithuania" ثلاثة أقاليم حضرية؛ هي:

- Vilnius: أكبر هذه الأقاليم، ويعتبر العاصمة الإدارية للمقاطعة، فهو مركز اقتصادي وثقافي وحضاري، يوجد فيها شركات مالية مهمة جداً، ولديها بنى تحتية متطورة جداً وعلى درجة من التقدم؛ فأصبحت مغناطيس جاذب لتوظيف واستثمارات رؤوس الأموال الأجنبية الكبيرة؛ قطاع الخدمات من أكبر الأجزاء المالية، والإمكانيات الاقتصادية للمدينة أصبحت معرفية، لديها معدلات إنتاجية

---

1. المصدر: مازن المغايري،عبد الله سعيد،عبد الله سندرة:**موسوعة أطلس العالم**،مرجع سابق: بتصرف الباحثة.

وتصديرية مرتفعة لصناعات مهمة ورئيسية؛ فأصبحت بقعة هامة"Hotspot"على مستوى أوروبا الشرقية لجذب الاستثمارات؛ وترى وكأنها مركز سريع النمو لأجل المراكز التجارية ومراكز الأعمال على مستوى إقليم البلطيق أجمع؛ فلقبت ب"City of Eastern European Future"و "Baltic city of the future"؛ فتحقيق الترابط مع هذا الإقليم سيحقق تكامل وظيفي إنتاجي.

- Kaunas: ثاني أكبر مدينة في"Lithuanian"، وتعتبر نقطة عبور مهمة للطرق الأوروبية المارة من بحر البلطيق؛ فهي تمتلك نظام نقل للسكك الحديدية مهم جداً وموانئ دولية؛ وهذا سيشكل حالة مهمة جداً من أجل اللوجيستيات والصناعة؛ وبهذا الكوريدور ستصبح"International transport hub" لأوروبا كلها وستكون أيضاً"Land port" تربط وتصل بين أسواق الإنتاج والاستهلاك لكل من أوروبا الشرقية والغربية.
- Klaipeda: تمتلك موانئ مهمة جداً على بحر البلطيق، وتعتبر مكان مهم جداً لتوضع الشركات ورؤوس الأموال المهمة الأجنبية؛ واقتصادها قائم على الصناعات[1]، والشكل(7-4) يبين مسار الكوريدور وعناصره العمرانية.



الشكل (4-7) - مسار الكوريدور، والعناصر العمرانية [2]

4-5-1 - أهداف الكوريدور:

يهدف الكوريدور إلى:

- جذب نشاطات واستثمارات على مقاييس دولية؛ وإحداث تنمية اقتصادية.
- تأمين سهولة اتصال توفرها البنى التحتية الخاصة بالنقل.
- إحداث تنمية إقليمية شاملة؛ وربط دول أوروبا مع بعضها؛من خلال إنشاء طرق اتصال وربط متخطية للحدود القومية.
- تحقيق اندماج للاقتصاديات الإقليمية والحضرية وزيادة التنافسية الإنتاجية؛ وتفعيل وتقوية دور المدن المتوسطة والصغيرة الحجم في توليد تنمية إقليمية.
- تقوية قطاع اللوجستيات.
- إيجاد مناطق تنموية جديدة تشجع الاستثمار؛ وتوطيد روابطها مع الموانئ.
- إنشاء أسواق على مساحات واسعة؛ وتكبير (توسيع) الأسواق الإقليمية الموجودة.
- زيادة معدلات الاستثمارات عبر تحقيق إمكانية وصول بوقت أقل ومسافة أقصر.
- تحسين الاتصالات والروابط بين المناطق الحضرية؛ وإحداث تفاعلات فيما بينها؛ وتقوية (تعزيز) التفاعلات بين العقد الحضرية، وإدارة (قيادة) ثم توجيه نمو المراكز العمرانية بالاستفادة من العلاقة الديناميكية الحاصلة بين المراكز العمرانية وطرق (ممرات) النقل.
- إدارة النشاط الاقتصادي للأقاليم؛ و تطوير عوامل الاستثمار .
- إنشاء اتصال وربط واتحاد بين أسواق الخام في"Siberia" مع أسواق الاستهلاك في أوروبا الغربية.
- إنشاء اتصال مع كوريا واليابان وروسيا.
- إنشاء "Transport Logistics hub" دولية عالمية.
- إنشاء أقاليم حضرية ديناميكية كبرى على مستوى العالم.
- إنشاء مناطق تجارية عالمية مترابطة ومتكاملة إنتاجياً. [3]

---

1. WP1-REPORT **<u>.Corridor Development Strategy for the East West Transnational Transport Corridor</u>** ,produced with the financial assistance of the European Union ,Region Blekinge,2007.
2. Source: Ibid:p.12.
3. Ibid.

4- 6 - التجربة الايرلندية:

تنقسم أيرلندا إلى قسمين؛ هما: **أيرلندا الشمالية**: تعتبر أصغر الدول الأربع المكونة للمملكة المتحدة؛ وتحتل الجزء الشمالي الشرقي من جزيرة أيرلندا؛ مساحتها15 % من مساحة الجزيرة؛ عاصمتها بلفاست وأكبر مدنها، **وايرلندا**: تلقب بجزيرة الزمرد لجمال أراضيها الفائقة الخضرة؛ وتشغل85 % من مساحة جزيرة أيرلندا؛ يفصلها عن غرب بريطانيا كل من: قناة الشمال والبحر الأيرلندي وقناة سانت جورج، بينما يحيط بها المحيط الأطلسي من كل الجهات الأخرى، انظر الشكل(4-8)، وتغطي الأراضي السهلية معظم وسط الجزيرة؛ هي: مزروعة وتربى فيها المواشي والأبقار، كما تنتشر فيها الغابات والبحيرات، وتحيط الجبال بها، تقع الموانئ الرئيسية وهي:ووترفورد وكورك على سواحل البلاد الشرقية والجنوبية، عاصمتها دبلن والمدن الرئيسية فيها هي:كورك وليمرك وكالواي ووترفورد وكلينكي ودندلك، ومن أهم منتجاتها الزراعية والصناعية والثروة المعدنية.

يعتمد اقتصاد أيرلندا أساساً على الصناعة الخدمية والصناعة و خاصة صناعة الالكترونيات بعد اعتماده على الزراعة؛ فوُصفت بأنها من النمور الاقتصادية الصاعدة في غرب أوروبا، كما تعتبر من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي و تزداد قوتها يوماً بعد يوم .[1]و[2]



الشكل (4-8)- الموقع الجغرافي لأيرلندا[3]

ما ذكر مسبقاً من الموقع الجغرافي المهم والمقومات التنموية الداخلية فرض التفكير بأسلوب للتنمية: يستفيد من هذا الموقع الجغرافي، ويحقق رغبات المستثمرين، ويحقق إمكانية تواصل وربط مع النظم الاقتصادية العالمية الكبرى المتمثلة في المثلث الإنتاجي وغيره؛ سواء أكانت إمكانية الوصول عن طريق المنافذ الدولية الخارجية الجوية والبحرية والبرية.

ووفقاً لـ"ESDP"يتحقق التوازن من خلال إنشاء عدداً من المناطق الديناميكية الاقتصادية المتكاملة المترابطة؛ التي تعمل مع بعضها؛ وضمن هذه المنظومة سيتم تفعيل دور التجمعات العمرانية الأصغر.

4-6-1 - وصف الكوريدور دبلن – بلفاست:

إن كوريدور دبلن – بلفاست يقع ضمن حدود إقليمية تابعة لدولة واحدة؛ ولكنه مستقبلاً يمكن أن يمتد خارج الحدود الايرلندية فيتصل مع اسكتلنده والأمريكيتين وكندا.[4] و[5]،والشكل (4-9) يوضح مسار الكوريدور.

4-6-1-1 - العناصر المؤلفة للممر التنموي:

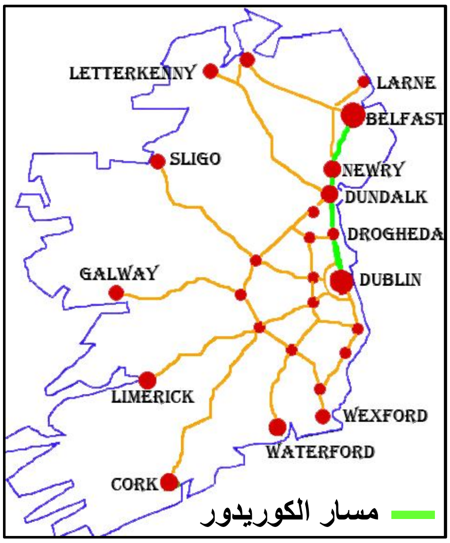
يتألف الممر التنموي من مجموعة متنوعة من العناصر؛ هي :-

1. **أشكال متعددة من وسائل النقل**؛ لتسهيل حركة النقل وتحقيق رغبات المستثمرين؛ وتتكون من:

- قطار ذو مواصفات عالية التقنية للنقل السريع؛ يستخدم لنقل الدولي وشحن البضائع والثروات؛ كما يتصل بالمنافذ الخارجية (المطارات والموانئ)؛ ويصل بين Bublin ,Drogheda, Dundalk , Newry, Navan, Belfast
- خط نقل سكة حديدية؛ تستخدم للتخديم المحلي ونقل الأشخاص للإقليم وفق نظام للتوقف المتكرر.

---

1. نبيل تللو:**الموسوعة الجغرافية العالمية المصورة–دول العالم–الكتاب الأول**،دار علاء الدين،سورية:دمشق،2005،ص ص.112-115.
2. **الجغرافية العامة والإقليمية للوطن العربي:الثالث الثانوي الأدبي**،المؤسسة العامة للكتب والمطبوعات المدرسية،مطابع نقابة المعلمين،سورية،2007-2008.
3. مازن المغايري،عبد الله سعيد،عبد الله سندرة:**موسوعة أطلس العالم**،دار الرضوان،سوريا:حلب،2010،ص.72:بتصرف الباحثة.
4. J,Yarwood:**The Dublin–Belfast Development Corridor:Ireland's Mega–City Region?**,Ashgate :London,2006,passim.
5. **الموسوعة الالكترونية الحرة ويكيبيديا**, www.wikkempidia.com.



- أوتوستراد ثنائي المسارب ذو اتجاهين وذو مواصفات عالمية؛ يستمر شمالاً حتى الحدود؛ يستعمل للنقل السريع؛ وتقوم هذه الطرق بربط المدن المحلية مع بعضها؛ فتساهم في توضع مشاريع تنموية مهمة.
- طريق محلي للحافلات مواز للطريق السريع؛ وسيتفرع منه عدة طرق مستقبلاً لتساهم في إدارة التنمية المحلية والتوسع؛ وتوضع المشاريع التنموية المهمة على المستوى المحلي.

تعد نقاط التبادل بين الأشكال المختلفة للحركة مناطق مهمة رئيسية لأجل الاستثمارات وتوظيف رؤوس الأموال وتوضع ال"Clusters".

2. مجموعة من العناصر العمرانية مكونة من:-

- خمسة مدن رئيسية"Satellite"؛ هي: Drogheda ,Navan ,Maynooth, Nass , Newbridge, Wicklow؛ تعتبر هذه المدن قائدة النمو فهي تلعب دوراً مهماً في إدارته الشكل(4-9) - الموقع الجغرافي للكوريدور [1] وترتفع فيها نسبة الأعمال؛ تتوضع هذه المدن الخمسة على طرق قطرية (شعاعية) رئيسية تخرج من دبلن إلى مدن وأقاليم مهمة أخرى، وتسير بموازاة هذه الطرق القطرية خطوط السكك الحديدية.
- حلقة مؤلفة من ثمانية مدن متوضعة على الطرق المدارية، وهذه المدن الثمانية من الشمال إلى الجنوب هي: Dundalk, Ardee, Kells ,Mullingar ,Tullamore, Portlaoise, Carlow ,Enniscorthy ؛ كما وترتبط هذه المدن مع بعضها عبر الطريق المداري المؤلف من فرعين هما: N52 و80 N.

يوجد شبكة من خطوط السكك الحديدية تخرج من دبلن إلى المدن الخمسة الواردة أعلاه، ومنه إلى المدن الثمانية، ثم من خلالها إلى بقية المدن الموجودة في السواحل الجنوبية الغربية؛ وهي: Sligo, Galway , Limerick ,Cork , Waterford, Rosslare على تحقيق ربط و اتصال. [2] انظر الشكل(4-10).

4-6-1-2 -الجزء الجنوبي من الكوريدور Navan and Drogheda:

يبدأ هذا الجزء بطريق مداري حول دبلن قائماًبوصل القطبNavan الموجودة في الغرب مع Naas و Maynooth؛ ينطلق خط السكة الحديدية من دبلن إلى غرب Drogheda، من الشكل(4-10) يلاحظ بأن غرب Drogheda أصبحت عقدة طرقية، ومنطقة للاستثمارات وتوظيف رؤوس الأموال، ومكاناً جاذباً لتوضع المجموعات الاقتصادية المتكتلة"Clusters"؛ وسينعكس هذا على الامتداد العمراني لـDrogheda؛ الذي سيتجه غرباً نحو مناطق الاستثمارات موازياً للطرق الحديثة، والأمر مشابه بالنسبة لـNavan ولكن على مقياس أصغر.

إن وجود خط رئيسي بين دبلن و Drogheda سيعمل على تسهيل الوصول للميناء الجديد لدبلن المتواجد في Loughshinny؛ وعندها ستتواجد منطقة استثمارية إنتاجية مرتبطة بهذا الميناء ومجاورة للطريق السريع دبلن– بلفاست M1؛ وستتوضع في هذا الميناء محطة للقطارات وللسكك الحديدية ومستودعات ومحطات جوية؛ مما سيؤهل هذا الخط لاستيعاب أنظمة اقتصادية تجميعه حول المحطات الجديدة؛ مترتباً على هذا زيادات سكانية.

تتجلى إمكانيات هذا المحور في امتلاكه لمناطق وثروات طبيعة يمكن استغلالها في التنمية والثروة الحيوانية والطبيعية والنباتية وإنشاء مشاريع معقدة وطنياً. [3]

4-6-1-3 - الجزء الوسطي من الكوريدور Newry/Dundalk :

في هذا الجزء من الكوريدور سيتم إنشاء مدينة متكتلة خطية"Linear cluster city" مؤلفة من المدينتينDundalk , Newry وامتداداتهما العمرانية؛ مؤدياً إلى إدارة وإنشاء تجمعات عمرانية حول عمود حركي؛ فتصبح وكأنها عقد من الخرز؛ وهذا يعود إلى:

1. Ibid: J,Yarwood:**The Dublin–Belfast Development Corridor:Ireland's Mega–City Region?**,p.13.
2. Ibid :P.279.
3. Loc.cit.

- تعتبر Dundalk مركز حضري مدعم ذاتياً اقتصادياً لامتلاكه معدلات منخفضة في الرحل الخارجية والداخلية؛ وبالتالي يمكن أن يصبح محرك للنمو مدعم ذاتياً؛ فموقعها الجغرافي المهم وبإنشاء طريق أتوستراد M1 يربطها مع Newery سيساعد على اندماج الاقتصاديات المكانية للمدينتين؛ وسيؤهل إنشاء تجمعات اقتصادية في الجنوب بسبب الاتصال مع "Drogheda"؛ إضافة إلى وجود أشكال متعددة من العقد الاستثمارية في الشمال متمثلة في المحطات والمستودعات؛ وبالتالي سيوجد مثالية في الطرق والسكك الحديدية والوظائف الخدمية من الميناء في Greenore، وإمكانية الاتصال والربط مع الميناء فيWarrepoint؛ مما سيؤدي إلى زحف عمراني وتركز سكاني واقتصادي استثماري مرتفع، والشكل(4-10) يوضح ما سبق ذكره.
- أماNewry فقد حددت ضمنNSS بأنها**"Gateway"**: حيث تمتلك موقع استراتيجي مهم جداً؛ وتستطيع التزويد باقتصاد إقليمي قوي بتوفير اتصالها مع موانئ ومطارات الإقليم؛ وبنتيجته سيتوفر إمكانيات ومقدرات للتنمية والتطوير **التجاري** والصناعي وإقامة استثمارات اقتصادية كبيرة وضخمة وتجارية هائلة؛مما سيؤدي أيضاً إلى زحف عمراني وتركز سكاني واقتصادي استثماري مرتفع بشكل شريطي. ويمكن عن طريق هذا الجزء الوصول إلى كل من Galway , Limerick.[1]

4-6-1-4 - الجزء الشمالي من الكوريدور Metropolitan area belfast and Larne:

إن هذا الجزء يمر من بلفاست إلىLarne، التي اعتبرت Gateway، مما يلزمها تأمين بنى تحتية استثمارية، ومن المحتمل أن يستمر في التواصل حتى Scotland والأمريكيتين،انظر الشكل(4-11).

وجود مطار بلفاست الدوليGateway يلعب دوراً مهماً في التنمية الإقليمية الاقتصادية؛ وسيعمل بدوره على خلق مناخ استثماري موفراً تنمية اقتصادية مبنية على المجموعات الاقتصادية لإنشاء نمو إقليمي قوي.

أماLarne فبربطها واتصالها مع مطار بلفاست الدولي العالمي؛ وكذلك مع موانئ بلفاست بوساطة سكك حديدية؛ وبتوطيد العلاقة مع منافذ الدولة الخارجية؛ وتأمين إمكانية وصول؛ والربط مع المناطق الصناعية والتجارية؛ سيحدث نمو إقليمي.

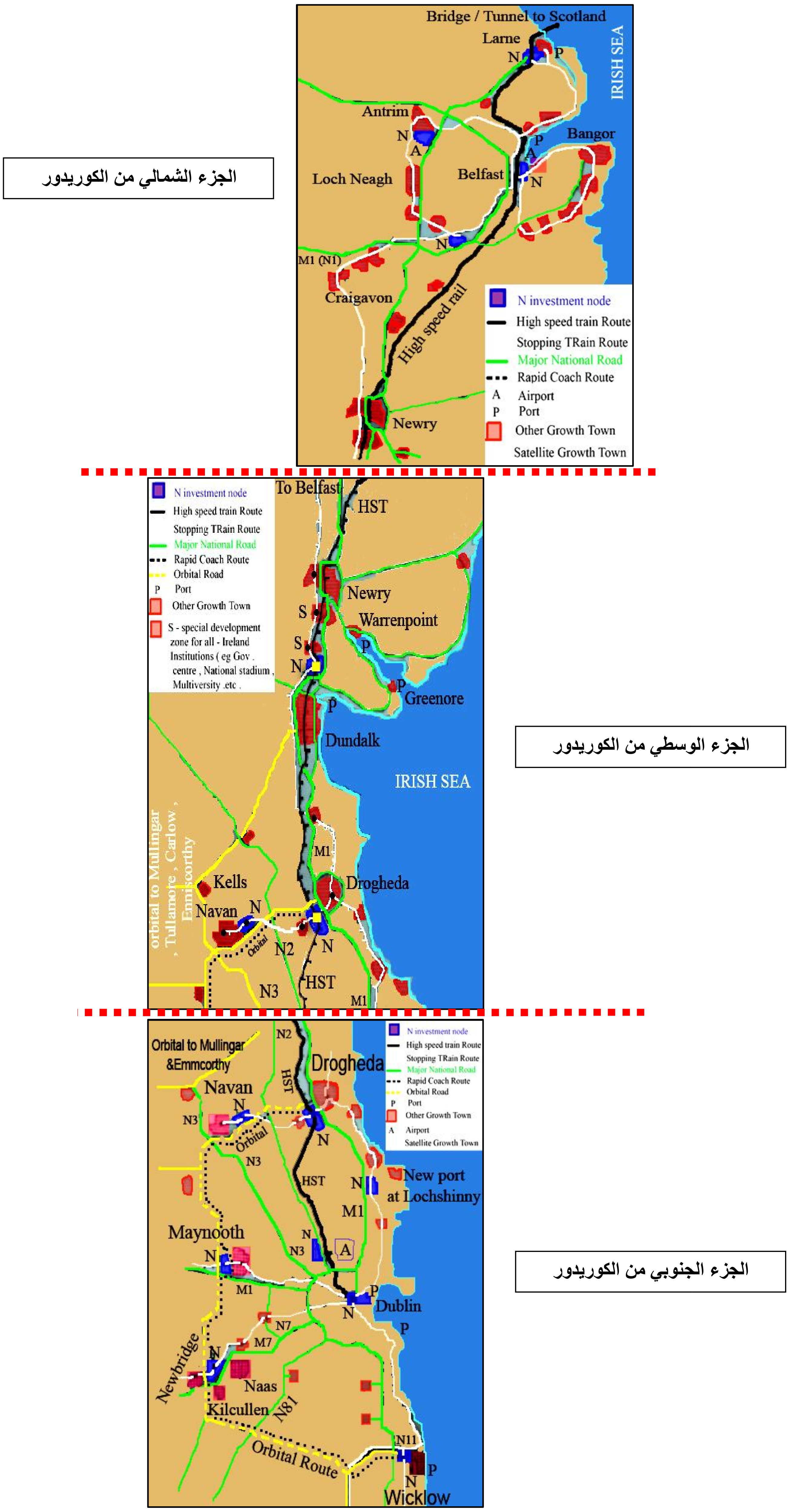
أما بلفاست فلديها العديد من المواقع التجارية والوظيفية والاقتصادية المهمة، ومن المخطط لها أن تكون إقليماً أوروبياً عالمياً حيوياً وديناميكياً وقوياً اقتصادياً من خلال عمله وتحقيق إمكانية تواصل عبر شبكة نقل إستراتيجية إقليمية؛ وإنشاء تكامل وترابط بين مطار وميناء بلفاست الدولي والمطار الدولي في Larne وميناء دبلن؛ سيؤدي إلى تنوع في المصادر ثم جذب رؤوس الأموال (الاستثمارات) المهمة عالمياً، انظر الشكل (4-10) [2]

4-6-2- الواقع الراهن الذي أدى إلى نشوء الاستراتيجية:

يتميز الواقع الراهن بمجموعة من النقاط إيجازها الآتي:

- الحجم العمراني والاقتصادي الكبير لدبلن مقارنة مع المدن المحيطة بها الآخذة في النمو بشكل عشوائي؛ فلا بد من تحديد أسلوب تنمو معه هذه التجمعات العمرانية وإدارته وتوجيهه؛ فالتعامل مع المراكز الحضرية خارج دبلن وكأنها نقاط أو مراكز للنمو وتنظيمها اقتصادياً.
- يوجد مساحات واسعة غير مستغلة عمرانياً؛ إضافة إلى عدم وجود تدرج هرمي عمراني واضح الروابط؛كما أن الاتصالات بجميع أنواعها بين المدن الثانوية ودبلن ضعيفة كما هو الحال للروابط بين هذه المدن ذاتها؛ فمن الضروري التفكير بوجود ترابط وروابط اتصال ونقل بين المراكز الثانوية ودبلن لتحقيق كتلة اقتصادية مترابطة ومراكز عمل مستدام.
- الحركة العامة للاستثمارات وتوظيف رؤوس الأموال في منطقة دبلن الكبرى غير نشيطة وضئيلة نسبياً؛ لذلك يجب التفكير بحل يساعد على تلبية رغبات المستثمرين وتشجيع الاستثمار وتسهيله.
- ازدياد مشاركة القطاع الصناعي وقطاع الخدمات في المخرجات القومية ونقصت مشاركة القطاع الزراعي؛ مؤدياً إلى اقتصاد مبني على الصناعة والخدمات.

1. Ibid: J,Yarwood:**The Dublin–Belfast Development Corridor:Ireland's Mega–City Region?**, p.280.
2. Ibid:p.281.



الشكل(4-10)- المناطق الثلاثة المؤلف منها المحور التنموي دبلن – بلفاست [1]

1. Ibid:J,Yarwood:**The Dublin–Belfast Development Corridor:Ireland's Mega–City Region?**,p.278,279,280,281:بتصرف الباحثة.

- تحوز دبلن على نسبة أعمال وقوة عاملة كبيرة مقارنة مع غيرها؛ **لذلك يجب** تخطيط استعمالات الأراضي بحيث تأخذ بحسبانها التوزيع المكاني المتوازن للأعمال عبر الأقاليم.(1) و(2)



الشكل (4-11)- استمرار كوريدور دبلن– بلفاست دولياً (3)

4-6-2-1- متطلبات الحل ضمن المنظور الأوروبي للتنمية المكانية:

يجب أن يحقق الحل مجموعة من المتطلبات إيجازها التالي :

- أن تكون دبلن مدينة عالمية ومدينة معرفة تجذب رؤوس الاستثمارات الأجنبية.
- التحول نحو اقتصاد المعلومات واقتصاد الخدمات وصناعة ICT؛ فتشجيع ظهور Technopoles, Post industrial cities, new industrial spaces.
- تحسين التنافسية في الأسواق العالمية.
- تنمية متوازنة شاملة؛ ونظام حضري متعدد المراكز مؤلف من: Hub, Clusters, Gateways and Corridors
- سهولة الاتصال والتواصل من خلال بنى تحتية متخطية للحدود القومية؛ فتحقيق ترابط اقتصادي مع أسواق الاستثمار العالمية الموجودة في أوروبا خاصة والمتمثلة في المثلث الإنتاجي ثم العالم عموماً.(4)

4-6-2-2 - الحل ضمن الاستراتيجية المكانية القومية واستراتيجية التنمية الاقليمية:

ظهرت المعالم الجغرافية للإستراتيجية؛ وهي"محاور التنمية الإقليمية"المؤكدة على:

- التعزيز والتقوية: تعزيز الأداء والدور الاقتصادي لمنطقة دبلن الكبرى والمدن المحيطة بها؛ مؤدياً إلى زيادة التنافسية الإنتاجية وتفعيل الدور الدولي مستقبلاً؛ عبر وضع سياسات استخدام الأراضي للمناطق الحضرية لإدارة الأداء الاقتصادي.
- كمالية وتنامية الاقتصاد: تنظيم الحجم والمقدرات الاقتصادية للمراكز الحضرية في Drogheda , Dundalk , Newry؛ ويعتبر هذا الدور مفتاح الأداء الاقتصادي الناجح للكوريدور؛ وبدونه يصبح الكوريدور مولداً لرحلات السفر للعمل اليومي ويفقد النشاطات الاقتصادية المدعمة ذاتياً عبره،(5) المبينة في الشكل(4-12).

4-6-3 -أهداف محور دبلن - بلفاست:

يوجد مجموعة من الأهداف لمحور دبلن – بلفاست؛ هي:(6) و(7) و(8)

---

1. Ibid :J ,Yarwood :**The Dublin–Belfast Development Corridor :Ireland's Mega–City Region?**,PP.15-23.
2. E ,Morgenroth :**Analysis of the economic ,Employment and social Profile of the greater Dublin region** ,The Economic and Social Research Institute ,Dublin,2001.passim.
3. Department of Foreign Affairs Promoting Ireland Abroad Division ,Annual Report :**Atlantic Corridor** ,Ireland,2008,P.7.
4. European Commission :**European Spatial Development Perspective :Towards Balanced and Sustainable of the Territory of the European Union** ,Luxembourg ,office for official Publications of the European communities,1999,passim.
5. **National spatial strategy NSS** ,www.Irishspatialstrategy.ie/../Stage2Reaserch,passim.
6. J .Glasson & T .Marshall **:Regional Planning** ,First published ,Routledge :London,2007,pp.112-115.
7. Ibid: J ,Yarwood :**The Dublin–Belfast Development Corridor :Ireland's Mega –City Region?**,passim.
8. Northern Ireland Department For Regional Development(NIDRD)**:shaping our future :Regional Development strategy for Northern Ireland 2025**,NIDRD :Belfast,2006.passim.

4-6-3-1 - الأهداف الاقتصادية:

- بناء علاقات وروابط متخطية للحدود القومية بين الأقاليم الدولية؛ مؤدية لاندماج اقتصادي أكبر بين الاقتصاديات القومية للاتحاد الأوروبي.
- تطوير الاقتصاديات الذاتية في المدن الرئيسية Drogheda, Newry ,Dundalk.
- إنشاء روابط وظيفية إنتاجية بين العقد الحضرية ضمن النظام الإقليمي بجميع مستوياته؛ ثم توزيع النشاطات الاقتصادية حولها.
- إنشاء أقاليم تنافسية متعددة المراكز؛ لتحقيق اقتصاد مكاني متكامل متمتعاً بالحيوية والنشاط ومشجعاً للاستثمارات الخارجية؛ مؤدياً إلى سوق عمل متنوع كبير.
- إحداث اتصال بين الإقليم الشمالي(بلفاست) والإقليم الجنوبي(دبلن)؛ فبدوره سيحدث تكاملية اقتصادية قوية.
- إنشاء قطاع خدمات مالي وأعمال على المستوى الدولي والقومي: لجذب رؤوس الأموال العالمية وإنشاء اقتصاد قائم على المعرفة والتكنولوجيا المتقدمة.
- إنشاء شبكة من البنى التحتية الاقتصادية المتكاملة عالية الجودة؛ ترتبط مع المطارات والموانئ لتحقق؛التكامل الوظيفي، وال"Accessibility"الذي يطمح إليه المستثمرون.



الشكل (4-12) - الترجمة الجغرافية للإستراتيجية المكانية القومية وإستراتيجية التنمية الإقليمية[1]

4-6-3-2 - الأهداف العمرانية:

- إدارة النمو بطريقة ذكية: عبر السيطرة وتوجيه الامتدادات العمرانية للمدن على جانبي الطرق المستحدثة؛ ثم التحكم في استعمالات الأراضي.
- تحقيق التكامل بين الأقاليم بشكل يحقق تنمية إقليمية مستدامة.
- إحداث تنمية إقليمية متوازنة شاملة من خلال إيجاد نظام حضري متعدد المراكز.
- ربط المناطق المركزية"Satellite town"مع بعضها عبر طرق محورية؛ ثم إيجاد مراكز حضرية جديدة خارج دبلن وبلفاست؛ لتعمل وتنقل بذور التنمية إلى غيرها من المدن الثانوية.
- إيجاد منظومة عمرانية متدرجة ترتبط فيها المناطق الحضرية بالمناطق الريفية.
- ابتكار مدن وأقاليم معرفية وعالمية"Learning city", "learning region".

4-6-3-3 - الأهداف الاجتماعية:

- ابتكار أقاليم يتمتع فيها الناس بالحياة والعيش والعمل في بيئة صحية.
- تأمين فرص وتنوع العمل لمزيد من المواطنين.

4-6-3-4 - الأهداف الحضارية:

- خلق فرص مناسبة بحيث يأخذ الأيرلندي دوره في العالم.

1. Ibid:**National spatial strategy NSS**,www.Irishspatialstrategy.ie/../Stage2Reaserch,passim.

4- 7 - الكوريـدور المـاليزي المتعـدد الوسـائط Malaysiaa,s Multimedia Super Corridor (MSC):

إن التجربة الماليزية من أهم التجـارب علـى المستوى العـالمي؛ بسبب أهدافها المجسدة لمفاهيم حديثة تخطيطية مهمة جداً.

4-7-1 - وصف الكوريدور:

منطقة شريطية من الأرض للتكنولوجيا المتقدمة بطول حوالي 50 كم تقريباً وبعرض حوالي 15 كم، تمتد باتجاه الجنوب من العاصمة الفيدرالية كوالالامبور، كما تحتوي على صناعات متقدمة تكنولوجياً؛ وتقع بالقرب من مطار كوالالامبور الدولي؛ الذي يعتبر وجوده ضرورة حتمية لنجاح هذا الكوريدور والمتواجد فـي موقـع Sepang التـابع لولايـة Selangor، فـي وسـطه أنشـئت مـدينتين جديـدتين؛ همـا: Putrajaya: مركـز إداري حكـومي فيـدرالي إلكترونـي جديـد، وCyberjaya كمدينـة معرفيـة "Intelligent city".

يتألف المحور من بنى تحتية متقدمة تكنولوجياً؛ متضمنة طرق نقل تكنولوجية عالية السرعة وشبكات الاتصالات الالكترونية كالانترنيت وغيرها، والشكل(4-13) يوضحه، وهذا الكوريدور لا يعتبر حديقة صناعية "Industrial Park" ومنطقة تجارية حرة "Free Trade Zone" فقط؛ وإنما:-

- إستراتيجية اقتصادية قومية دولية ل:- إيجاد فراغات عمرانية عالية التكنولوجيا؛ مزودة ببنى تحتية تقنية لتحقيق الاتصالاتية الاقتصادية العالمية؛وتحقيق الارتقاء والازدهار للاقتصاد السياسي الماليزي.
- مدينـة مثاليـة خياليـة متعددة المنـافع "Multimedia Utopia"؛ تحدث منـافع اقتصـادية لماليزيـا كلهـا؛ ومشروع مرشد وقائد لإدخالها ضمن القوى العالمية المشكلة لعصر المعلومات؛ ويتضمن تحولات وتغييرات على الصعيد الدولي– امتداد الدور الاقتصادي دولياً- وتشكيل فراغات على مستوى دولي بإلغاء أثر المسافات.
- محرك للنمو وداعم للمكانة الدولية العالمية.(1) و(2)

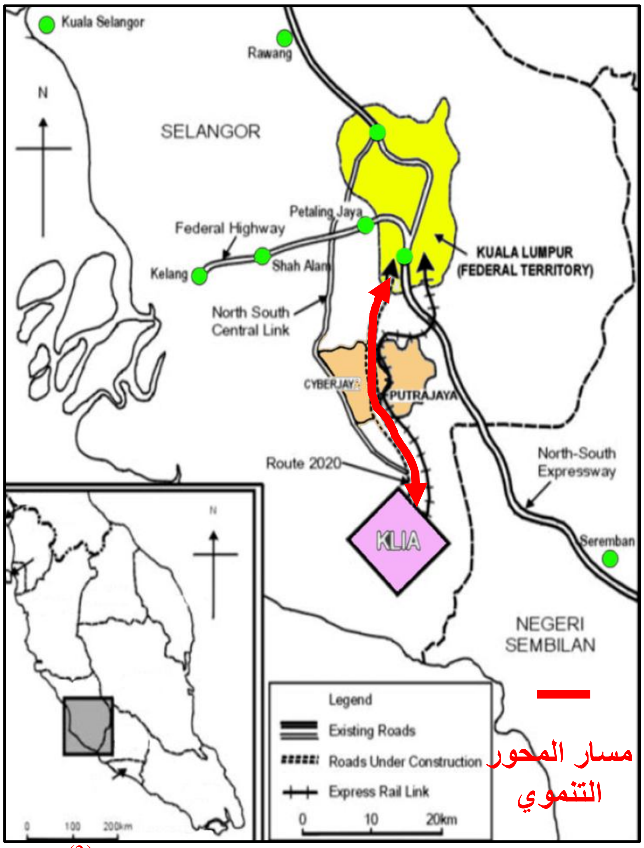
4-7-2 - أهداف الكوريدور:

- تحقيق نمو اقتصـادي سريع، والانتقال إلـى مجتمع واقتصـاد المعلومـات والمعرفة؛ عبر زيـادة فعالية الأداء الاقتصادي وإنشاء مناطق ومفاهيم لها علاقة بالاقتصاد المعرفي.
- إحداث تنمية جغرافية تكنولوجية متقدمة:في عصر وثورة المعلومات تأكيد الوجود الحضاري يتوقف علـى مواكبـة ثـورة المعلومـات والانتقـال إلـى مجتمـع معرفـي معلومـاتي؛ ولكـن الأشـكال المعرفيـة والمعلوماتية للاقتصاد والمجتمع تعتمد على:- بنى تحتية فيزيائية معقدة لتحقيق إمكانية وصـول ممتـازة إلى مختلف المناطق المعدة للاستثمار، بنى تحتية معرفية.
- تلبية متطلبات الاسـتثمار والتقليل من الإجراءات الإداريـة الروتينيـة والبيروقراطيـة؛ وتفعيل مشـاركة القطاع الخاص في الاستثمارات؛ فجذب الشركات ذات التقدم التكنولوجي المحلية والأجنبية للاستثمار في هذه المنطقة التخطيطية.
- إنشـاء اقتصـاد نـاجح دولياً متخط للحـدود القوميـة عبـر وجـود صـناعات عصـرية متقدمـة تكنولوجيـاً واتصالاتية عالمية.
- إنشاء اتصالات وروابط؛ تسمح بحدوث اندماج وتكامل وترابط بين الأماكن وتفاعل بين الناس.
- إنشاء مناطق ومجموعات اقتصـادية ناجحـة شبيهة ب"Sillicon Valley" لتصبح "Malaysia's Silicon Valley": حيث إنشاء وابتكار تكنولوجيا جديدة حديثة؛ فيتم التخلص من الهيمنة التقنيـة التكنولوجية للدول الأخرى؛ وإنشاء اقتصاد مدعم ذاتياً.

---

1. T ,Bunnel **:Malaysia Modernity and the multimedia corridor :Acritical geography of intelligent lant landscapes** ,Routledge ,UK ,2008,passim.
2. T ,Bunnel :**Multimedia Utopia ?A Geographical Critique of High–Tech Development in Malaysia's Multimedia Super Corridor** ,Blackwell ,Oxford,2002,p.265.

- إنشاء فراغات عمرانية مسلكة – مزودة بأسلاك تليفونية وكهربائية وانترنيت وغيرها من وسائل الاتصالات وعلى نحو خاص البنى التحتية المحركة والمحفزة في المناطق التجارية الحرة لتحقيق اتصالاتية عالمية.
- الاستفادة من الICT في التقليل من أثر المسافات ودمج جميع المناطق والأقاليم مع بعضها وتعزيز الانتظام؛ ثم تحقيق الاندماج والتكامل للفراغ الدولي والقومي.
- إنشاء حتى عام 2020م 12 مدينة ذكية معرفية مترابطة ومتصلة مع بعضها بأشكال مختلفة مادية ومعلوماتية ومتصلة مع اقتصاد المعلومات العالمي.(1)،(2)



الشكل (4-13) - الكوريدور الماليزي(3)

4- 8 - الكوريدور الاقتصادي الشمالي الجنوبي North South Economic Corridor(NSEC):

يصل الكوريدور بين الدول التالية:

Cambodia, China, Lao PDR, Myanmar, Thailand ,Vietnam، ويتألف من ثلاثة فروع؛ هي:

1/Kunming–Bangkok . 2/Kunming-Hanoi-Haiphong .3/The Manning–Hanoi transport corridor .

يهدف إلى تحقيق الآتي:-

- إنشاء إقليم مترابط متكامل مدمج شبكي ومتصل؛مؤلف من مجموعة من الأقاليم المزدهرة والناجحة اقتصاديا(*).
- تسهيل الوصول إلى الأسواق العالمية؛ وتحقيق ارتباط بين أسواق الإنتاج وأسواق الاستهلاك.
- تعزيز وزيادة الترابطية والاتصالاتية لتحسين التنافسية الإنتاجية.
- إجراء اندماج وتكامل وتوحيد اقتصادي للبلدان يمر بها الكوريدور.
- جذب الاستثمارات العالمية والدولية للتوظيف.
- تطوير الخدمات اللوجيستية؛ وتسهيل عمليات الشحن والنقل بوقت أقل ومسافة أقصر؛ مما يؤدي إلى تسهيل التجارة وتحقيق إمكانية وصول أفضل.
- إنشاء روابط إقليمية وتقوية وتعزيز الروابط الإقليمية بين المدن المتجاورة ضمن إقليم The Greater Mekong Sub Region (GSM)

---

1. Ibid:T ,Bunnel **:<u>Malaysia Modernity and the multimedia corridor :A critical geography of intelligent lant landscapes</u>** ,passim.
2. Ibid:T ,Bunnel :**<u>Multimedia Utopia ?A Geographical Critique of High–Tech Development in Malaysia's Multimedia Super Corridor</u>** ,Passim.

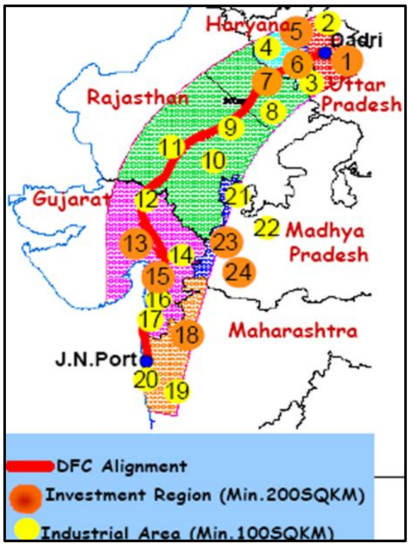
*- هذه المفاهيم تشمل :

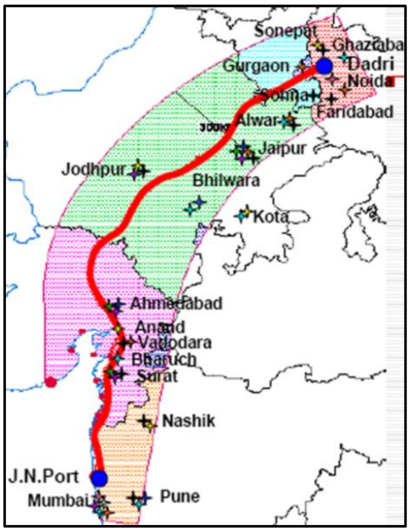
New Industrial spaces , Post Industrial Metropolises , Techno poles, Post Industrial cities , Informational cities , Learning Region , Intelligent cities , Knowledge –based cities , Innovative cities.

3. Ibid:T ,Bunnel **:<u>Multimedia Utopia ?A Geographical Critique of High –Tech Development in Malaysia's Multimedia Super Corridor</u>**,p.266: بتصرف الباحثة.

- إجراء ترابطية فيزيائية بين البلدان والمدن المتجاورة بإنشاء تعاون واتفاقيات متجاوزة للحدود القومية وتطوير وتنمية البنى التحتية وأنظمة النقل.[1]

4- 9 - الكوريدور الصناعي دلهي- بومباي Delhi–Mumbai Industrial crridor (DMIC):





الشكل (4-14)- الكوريدور الصناعي دلهي – بومباي[3]

يصل بين دلهي وبومباي، ويبلغ طوله الإجمالي حوالي 1.515 كم بمساحة إجمالية تقدر بحوالي5.300هكتار؛ يجتاز عدداً من الولايات؛ هي: Uttar Pradesh ,The National Capital Region (NCR)of Delhi ,Haryana ,Rajasthan ,Gujarat and Maharashtra.

يتألف الكوريدور من خطوط للنقل البرية متقدمة تكنولوجياً؛ و موانئ ومطارات، والشكل(4-14) يوضح مسار الكوريدور وعناصره.

يهدف الكوريدور إلى:

- إنشاء تنافسية إنتاجية عالمية.
- إنشاء Trading hub و Transport hub على مستوى دولي عالمي.
- جذب رؤوس الأموال الدولية للاستثمارات؛ وتسهيل إجراءات الاستثمار.
- إنشاء مناطق صناعية مجهزة ببنى تحتية ذات نوع ممتاز عالمية ومتقدمة تكنولوجياً؛ تحقق الترابطية مع المنافذ البرية والبحرية والجوية (الموانئ والمطارات).
- إنشاء مجموعات اقتصادية صناعية Industrial Clusters حديثة متطورة وأقاليم صناعية متقدمة تكنولوجياً لتكون بمثابة"Industrial hub"؛ كما ويتوازى مع هذا تطوير الموانئ وبنى تحتية خاصة بها؛ وتأمين ترابطها مع السكك الحديدية والطرق البرية وتطوير المطارات.
- إدارة وتنظيم حركة شحن ونقل السلع وعلى نحو خاص الفحم الحجري والفولاذ الصلب؛ حيث توجد حركة ضخمة هائلة بين الجنوب الشرقي حيث توجد حقول الفحم والشمال الغربي حيث توجد محطات الطاقة والمصانع.
- إنشاء"Logistics Parks"مزودة ببنى تحتية مهمة وخطوط سكك حديدية والطرق البرية وشبكة اتصالات متقدمة التقنية.[2]

4- 10 - التجربة المصرية:

تقع مصر في موقع جغرافي مهم؛ حيث تصل منافذ البحر المتوسط والبحر الأحمر، إضافة لوجود قناة السويس؛ التي أكسبت مصر صفة عالمية لأهميتها كشريان نقل محلي وعالمي؛ وأهلت نقل الناس والمنتجات من الشرق إلى الغرب بسهولة وسرعة؛ فمثلت القناة مصدراً مهماً للدخل في مصر مع أنها تمثل ممراً غرضه النقل البحري فقط، انظر الشكل (4-15).[4]

---

1. R ,Banomyong :**Logistics development study of the greater Mekong subregion north south economic corridor** ,Centre for Logistics Research Faculty of Commerce & Accountancy Thammasat University,pp.6-19.
2. S ,Narayan **:Brief Conceptual Note: Development of the Delhi-Mumbai Industrial Corridor**, ISAS Brief Institute of South Asian Studies :Singapore , 16 July 2008,No.76,pp.1-6.
3. Source: Ibid: S ,Narayan **:Brief Conceptual Note: Development of the Delhi-Mumbai Industrial Corridor**,p.2,3.
4. نبيل تللو:**الموسوعة الجغرافية العالمية المصورة–دول العالم–الكتاب الأول**،مرجع سابق.

4-10-1 - وصف المحور التنموي:

يتضمن وصف المحور: الموقع الجغرافي وتحديد مكانه ووصف الممر ومكوناته.

4-10-1 -1- الموقع الجغرافي و صفاته:

يقع مسار ممر التنمية والتعمير في مسطح مستوي من الصحراء الغربية بموازاة مسار وادي النيل؛ ويقوم بقطع الصحراء الغربية في مصر من شمالها إلى جنوبها؛ ويتصل مع البحر الأبيض المتوسط في الشمال وإمكانية اتصاله مع السودان من الجنوب؛ فينتقل من محور وطني إلى محور عالمي لاتصاله بموانئ البحر الأبيض المتوسط ذات الدور المهم في التجارة العالمية، ويحقق الاتصال مع البلدان الأقاليم المجاورة،[2] انظر الشكل (4-19) المبين الموقع الجغرافي لممر التنمية والتعمير بالنسبة لمصر، وأهم صفات هذا الشريط خلوه من الجبال والتلال والمنخفضات؛ إضافة إلى الرمال القليلة، وتشتد أشعة الشمس والرياح مما يسمح باستخدام مصادر الطاقة المتجددة (الطاقة الشمسية) في المستقبل في المشروعات الإنمائية الجديدة.[3]



الشكل (4-15)- موقع مصر الجغرافي الاستراتيجي[1]

4-10-1 -2- عناصر ممر التنمية والتعمير:

يشمل مقترح ممر التنمية والتعمير على خمسة مكونات رئيسية؛ هي:

- **محور طولي للسير السريع** بالمواصفات العالمية؛ يبدأ بالقرب من العلمين شمالاً ويستمر حتى حدود مصر الجنوبية بطول1200 كم تقريباً؛ ويعتبر العمود الفقري لممر التنمية والتعمير، ويقوم هذا المحور بما يلي: يسهل التعامل مع الصادرات والواردات والبضائع المؤقتة لأخذه في الحسبان توفير استخدام تكنولوجيا المعلومات الحديثة، ويؤهل إنشاء ميناء عالمي جديد يضاهي الموانئ العالمية الكبرى في المستقبل، ويعيد المكانة المرموقة للإسكندرية بين الموانئ العالمية.
- **المحاور العرضية**: شمل المقترح على اثني عشر محوراً عرضياً، وتسمح هذه المحاور بما يلي: الامتداد العمراني غرباً رويداً رويداً، وتضيف بعد جغرافي لعدد من المحافظات التي تعاني من الاختناق، وتنظم النمو والخدمات بصورة حضارية، وإنشاء مشاريع تنموية صناعية وسياحية وزراعية وعمرانية.
- **السكة الحديدية**: شريط سكة حديدية للنقل بموازاة الطريق الرئيسي؛ وتؤهل هذه السكة الحديدية للنقل السريع ما يلي: شحن الأسماك من بحيرة ناصر التي تذخر بالثروة السمكية إلى مواقع التكدس في شمال وادي النيل، وإن تواجد السكة الحديدية يجعل النقل من الميناء إلى المصنع ثم نقل المنتج من المصنع إلى السوق يتم في سهولة ويسر وبتكلفة أقل، ويقوم بالحد من الزحام الناتج عن حركة الشاحنات على الطريق الصحراوي أو الزراعي الحالي، وتمكن الوسيلة من الاستخدام الأمثل في الصناعات الثقيلة كصناعة الحديد والاسمنت، وتعد ضرورية لنقل الإنتاج بعد إنشاء المصانع وبدء إنتاجها.
- **أنبوب الماء**: يلزم لتوفير الماء الصالح للشرب، والاستخدامات البشرية على طول المحور وخاصة على مسار الطريق الرئيسي ومسار محور الأقصر لاستخدامه في المنتجعات السياحية.
- **خط الكهرباء**: يلزم خط الكهرباء للتبريد والإنارة في المراحل الأولى للمشروع، وبعد ذلك يمكن استخدام مصادر الطاقة المستدامة كالطاقة الشمسية وطاقة الرياح في ضخ المياه الجوفية؛ وتتجلى أهمية هذا النوع من التخطيط في الناحية البيئية: حيث يمكن الاستفادة من مصادر الطاقة الطبيعية

1. المصدر:مازن المغايري،عبد الله سعيد،عبد الله سندرة:**موسوعة أطلس العالم**،مرجع سابق،ص.46،33،32،بتصرف الباحثة.
2. محمد عبد العاطي:**تحقيق صحفي**،الأهرام العربي،السبت24 سبتمبر2005، العدد 444 صفحة 16-12.
3. فاروق الباز:**محاضرة "جيولوجية العالم العربي"**،كلية العلوم في جامعة القاهرة،الاثنين 13 فبراير 2006.

المتجددة المتمثلة في الرياح والشمس للحفاظ على الطاقة الغير متجددة من أجل التصدير [1]و[2]

4-10-2 - الواقع الراهن الذي أدى إلى نشوء الاستراتيجية:

من دراسة الواقع الراهن لجمهورية مصر العربية يستخلص مجموعة من الأسباب أدت إلى نشوء فكرة"محاور التنمية":

- اكتظاظ المدن بالسكان وخاصة القاهرة والإسكندرية ضمن نطاق وادي النيل الضيق ودلتاه؛ وما تبقى من الأراضي المصرية غير مأهولة بالسكان، إضافة إلى وجود مساحات من الصحراء شاسعة غير مستغلة، وتآكل الأراضي الزراعية.
- الهجرة من الريف إلى الحضر؛ فاختلال شبكة التوازن العمرانية الحضرية.
- واقع التنمية غير متوازن؛ حيث تحظى المراكز الحضرية الكبرى بأعلى معدلات التنمية.
- التكدس السكاني أدى إلى مصاعب حياتية: أبرزها ضياع الوقت في التنقل، وعدم توفر الغذاء الصحي والتكدس في المدارس.
- الآثار البيئية السيئة.
- نقص فرص العمل، وتفشي البطالة، ونقص اليد العاملة الماهرة المدربة.
- عدم القدرة على المنافسة الدولية؛ نتيجة للتقدم الإنتاجي الضعيف نسبياً، والتصدير الضئيل إلى الأسواق الخارجية.
- نظام التخطيط وتنفيذ الخطط مركزي[3].

الحل لا يكون: بإنشاء منطقة صناعية، أو طريق يسهل الوصول إلى منطقة ما، أو بإنشاء مدينة بتوجيه الدعم السياسي لها؛ وإنما بإحداث إستراتيجية وخطة متكاملة شاملة تأخذ بالحسبان تأثير العوامل المختلفة السياسية والاقتصادية والاجتماعية سواء الداخلية والخارجية، وتحقق الترابط الاقتصادي الفعال بين أجزاء الدولة، وتسهيل النقل بين أطرافها؛ وبذلك يجب أن تعتمد على وسائل نقل واتصالات حديثة المتطورة تكنولوجياً.[4]

4-10-3- محاور التنمية القومية:

يقترح تنمية المناطق النائية عبر شبكة من المحاور العمرانية تسمى باسمها؛ ويمكن أن تكون محاور التنمية طولية: كمحور البحر الأحمر والوادي الجديد التي تربط بين الأقاليم، ومحاور انتشار عرضية تحمل العمران من وادي النيل إلى مناطق التنمية الجديدة[5]، والشكل(4-16) يوضحها.

تتم تنمية هذه المحاور في إطار: السياسة العامة للدولة والتخطيط القومي الشامل وضمن التخطيط الدولي العالمي، انظرالشكل (4-17) المبين أن محاور التنمية القومية هي جزء من محاور تنموية عالمية. وتقوم التنمية بأسلوب المحاور التنموية بناءاً على مراحل وخطوات وأجيال.[6]

كما يوجد محاور تنمية محلية؛ فمثلاً في إقليم القاهرة الكبرى توجد محاور تنمية تربط الكتلة العمرانية الرئيسية للقاهرة الكبرى بالأقاليم الاقتصادية والمدن الجديدة والمدن التوابع؛ ويتوسط معظمها مدينة جديدة؛التي تخلق نشاطات على طول المحاور؛ هذا الأمر يدعم إنشاء مستوطنات جديدة؛ فتعطي فكرة هذه المحاور هيكلاً لترابط وتكامل المستوطنات والمدن الجديدة بالكتلة العمرانية؛ وهذه المحاور هي:

- محور القاهرة– العبور– بلبيس: تقام عليه مدينة العبور، ومستوطنات جديدة.
- محور القاهرة– السويس: تقام عليه مدينة بدر ومستوطنات جديدة.

---

1. لقاء بين د.فاروق الباز و أ.أحمد منصور:**برنامج بلا حدود**،قناة الجزيرة،الأربعاء14سبتمبر2005.
2. فاروق الباز:**مقالة صحفية رداً على مقالة الدكتور رشدي سعيد "التعلم من أخطاء الماضى " فى جريدة "ما بعد "**،إصدار الأهرام بالانجليزية،21 –27 سبتمبر 2006، العدد رقم 813.
3. فاروق الباز:**ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة فى مصر**،دار العين للنشر،الطبعة الثانية،مصر :القاهرة،2008،ص.17.
4. المرجع السابق،ص.17.
5. أحمد علام،سمير علي،مصطفى الديناري:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مكتبة الأنجلو المصرية،مصر:القاهرة،1995،ص.490.
6. ليندرون لاروش:**العالم العربى بحاجة إلى معاهدة ويستفاليا جديدة التنمية والطاقة النووية من أجل السلام**،أكتوبر 2006.

- محور القاهرة– عين السخنة: تقام عليه مدينة الأمل ومستوطنات جديدة.
- محور المعادي– حلوان: تقام عليه 15 مايو ومستوطنات جديدة.
- محور الإسكندرية الصحراوي: 6 أكتوبر ومستوطنات جديدة.
- محور القاهرة– الإسماعيلية الصحراوي: تقام عليه مدينة العاشر من رمضان[1]، والشكل (4-18) يوضح مسارات هذه المحاور.

4-10-4- الهدف من ممر التنمية والتعمير:

لممر التنمية والتعمير مجموعة من الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية والتنموية والحضارية، ويمكن بيانها فيما يلي:

4-10-4-1 - الأهداف الاقتصادية:

- ازدهار الاقتصاد القومي الوطني: عن طريق رفع سوية التقدم الإنتاجي، وتحقيق التنافس الإنمائي مع شعوب العالم.
- خلق فرص جديدة لصغار المستثمرين للكسب من مشاريع في ميادين مختلفة.
- توفير مئات الآلاف من فرص العمل في مجالات الصناعة والزراعة والسياحة والأعمار والتجارة؛ وتفتح مجالاً للإبداع الفردي والجماعي لرفعة الاقتصاد القومي في مصر.
- تحقيق الربط الاقتصادي بين أجزاء الدولة من خلال ربط منطقة توشكي وشرق العوينات وواحات الوادي الجديد بباقي مناطق الدولة عبر وسيلة سريعة وآمنة[2].



الشكل (4-16) - ممرات التنمية القومية ومساراتها الجغرافية [3]

4-10-4-2- الأهداف العمرانية:

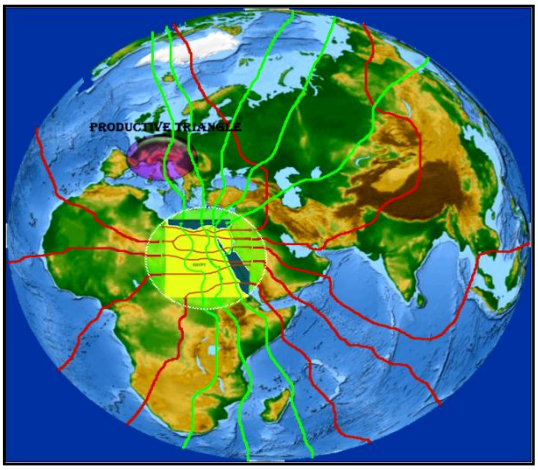
- إنشاء مراكز عمرانية جديدة تساهم في خلق التوازن عن طريق: استقطابها كثافات سكانية، وإقامة مشاريع تنموية وإنشاء تنمية متعددة المراكز.
- توسيع شبكة الطرق الحالية والإقلال من الزحام في وسائل النقل، وتسهيل النقل بين أرجاء الدولة.
- توفير مواقع جديدة للسياحة والاستجمام في الصحراء الغربية بالشريط المتاخم للنيل.
- إدارة النمو بطريقة ذكية: فانتقال السكان من التجمعات العمرانية المكتظة إلى أماكن جديدة تتوفر فيها فرص العمل والحياة الهادئة.[4]

4-10-4-3- الأهداف الاجتماعية:

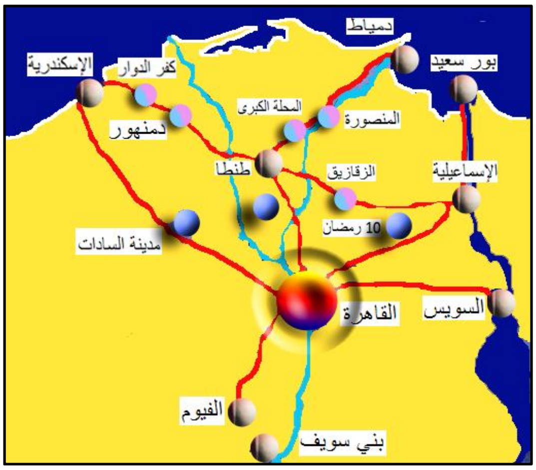
- مشاركة شريحة واسعة من الشعب في مشاريع التنمية؛ مما ينمي الشعور بالولاء والانتماء.
- تأهيل حياة هادئة ومريحة تسمح للبعض بالإبداع في العمل.
- خلق الأمل لدى شباب مصر وذلك بتأمين مستقبل أفضل.[5]

---

1. أحمد علام،سمير علي،مصطفى الديناري:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مرجع سابق،ص.487.
2. فاروق الباز:**ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر**،مرجع سابق،أماكن متعددة.
3. المصدر:أحمد علام،سمير علي،مصطفى الديناري:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى، مرجع سابق،ص.491:بتصرف الباحثة.
4. فاروق الباز:**محاضرة في جامعة الإسكندرية بعنوان ممر التنمية والتعمير**،تاريخ1 ديسمبر 2005.
5. فاروق الباز:**محاضرة في السفارة الأمريكية بالقاهرة**،تاريخ 16 ديسمبر 2005.



الشكل (4-17) - توضيح كيفية ارتباط الممرات القومية بالممرات العالمية وإمكانية الاتصال مع الكتلة الاقتصادية (الاتحاد الأوروبي) (1)



الشكل (4-18)- المحاور التنموية ضمن إقليم القاهرة الكبرى(2)

4-10-4 - 4 الأهداف التنموية:

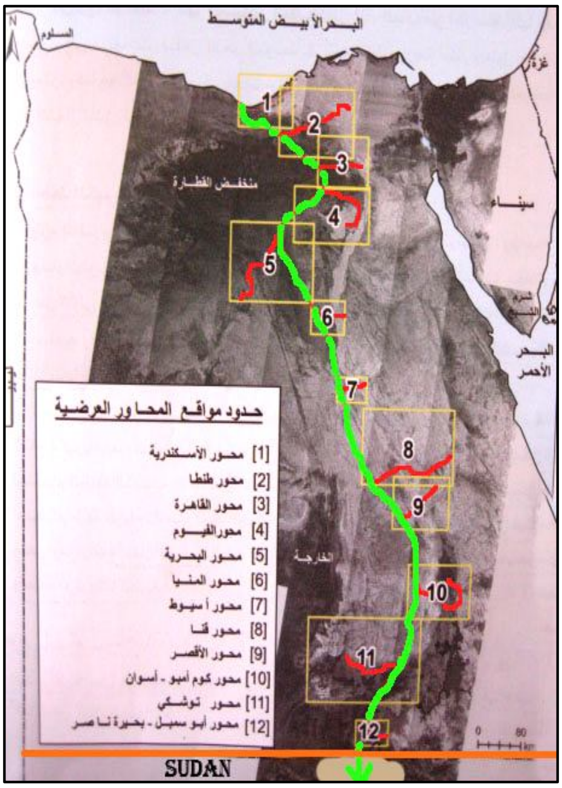
- إقامة مشاريع تنموية (صناعية– زراعية– سياحية– تجارية)على جانبي المحور المدروس.
- الحد من التعدي من قبل القطاع الخاص والحكومة على الأراضي الزراعية في وادي النيل والدلتا.
- إعداد عدة مناطق لاستصلاح الأراضي غرب الدلتا ووادي النيل.

4-10-4-5- الأهداف الحضارية:

يلعب الممر دوراً في خلق ما يلزم للجيل الصاعد من فرص تؤهل بناء مجتمع حضاري منتج يعيد إلى مصر مكانتها المتميزة بين بلدان العالم.(3)

4-10-5 - الدور التنموي لممر التنمية والتعمير:

يكمن الدور التنموي لممر التنمية والتعمير في إمكانيات والمشاريع الإنمائية المقامة على المحاور العرضية؛(4) والشكل(4-19) يوضح مساراتها الجغرافية، ويوضح الجدول (4-1) خواصها التنموية.



الشكل (4-19)- المحاور العرضية لممر التنمية والتعمير والمحور الطولي(5)

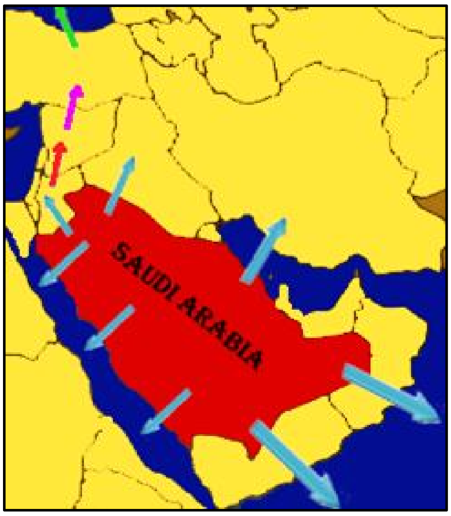
---

1. المصدر:مازن المغايري،عبد الله سعيد،عبد الله سندرة:**موسوعة أطلس العالم**،مرجع سابق،ص.1:بتصرف الباحثة.
2. المصدر:أحمد علام،سمير علي،مصطفى الديناري:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مرجع سابق،ص.489:بتصرف الباحثة.
3. فاروق الباز:**مقالة بعنوان"ممر التعمير في الصحراء الغربية"**،صحيفة الأهرام،السبت3 سبتمبر2005،ص.9.
4. لقاء بين د.فاروق الباز و أ.أحمد منصور:**برنامج بلا حدود**،قناة الجزيرة،الأربعاء 14 سبتمبر 2005.
5. المصدر:فاروق الباز:**ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر**،ص.48.

اسم المحور	الهدف منه و إمكانياته التنموية
1-الإسكندرية	زراعي - سياحي - اقتصادي (إنتاجي زراعي)
2-طنطا	عمراني– زراعي– صناعي– اقتصادي(إنتاجي حيواني–تصدير)
3-القاهرة	عمراني– بيئي– صناعي– اقتصادي(خدمي–الربط الاقتصادي مع الموانئ العالمية والداخل–تصدير)–اجتماعي
4-الفيوم	عمراني – بيئي – صناعي – اقتصادي (تصدير أسواق عالمية)- سياحي
5-البحرية	زراعي– صناعي– اقتصادي(تصدير أسواق عالمية-الربط)-سياحي–إنتاجي حيواني
6-منيا	عمراني – صناعي
7-أسيوط	عمراني–زراعي–صناعي–بيئي–اقتصادي(الربط–التصدير محلياً وعالمياً)
8-القنا	عمراني – صناعي – زراعي
9-الأقصر	سياحي – عمراني
10-كوم أمبو – أسوان	زراعي – عمراني – صناعي – سياحي
11-توشكي	زراعي سياحي- اقتصادي(الربط و النقل)
12-أبو سمبل – بحيرة ناصر	سياحية – إنتاجية حيوانية– اجتماعي– اقتصادي (النقل – التصدير)– سياسية

الجدول (4-1) - الأهداف والإمكانيات التنموية للمحاور العرضية لممر التنمية والتعمير [1]

4- 11- التجربة السعودية:



الشكل (4- 20) - الموقع الجغرافي للسعودية [2]

تقع السعودية في جنوب غرب أسيا؛ ولموقعها أثر مهم؛ فهي تحتل القسم الأكبر من شبه الجزيرة العربية، ويحدها البحر الأحمر من الشرق، وتشرف على مضايق مهمة؛ هذا الأمر أعطاها بعداً استراتيجياً مهماً بعد اكتشاف النفط، كما يحيط بها بلدان ذات موانئ مهمة؛ هي:- ميناء عدن؛ وهو عقدة مواصلات بحرية وجوية، ومركز صناعي وتجاري وثقافي، ومسقط فيها ميناء تجاري، وأبو ظبي لديها ميناء تجاري مهم ومركز تجاري عالمي، والكويت تمتلك ميناء تجاري مهم وموانئ تصدير النفط في الأحمدي والشعيبة وعبد الله،انظر الشكل(4-20). كما تمتاز بمنتجاتها الزراعية والصناعية، واحتلت المرتبة الأولى في احتياط البترول بنسبة25.5% من احتياطي العالم، والمرتبة الأولى في إنتاج البترول، والمرتبة الرابعة في احتياط الغاز. وجود الكعبة المشرفة أكسبها خصائص دينية فريدة، وتمتلك منافذ جيدة على العالم الخارجي متمثلة في: مطار جدة، ومطار الرياض، وميناء سعود، ورأس التنورة على الخليج العربي، وينبع على البحر الأحمر.[3]، [4]

ما ذكر آنفاً دعا إلى إستراتيجية:تستفيد من الموقع الجغرافي الاستراتيجي والموانئ التجارية المهمة،وتحقق الارتباط مع الدول المجاورة لما تتسم به هذه الدول من مزايا هائلة عديدة،وتحقق ارتباطاً مع حركات التجارة العالمية ويكون لها دورها الفاعل ضمن هذه الحركات العالمية،والشكل(4-21) يبين حركة النشاط.

1. المصدر:الباحثة.
2. المصدر:مازن المغايري،عبد الله سعيد،عبد الله سندرة:**موسوعة أطلس العالم**،مرجع سابق،ص.34:بتصرف الباحثة.
3. نبيل تللو:**الموسوعة الجغرافية العالمية المصورة–دول العالم–الكتاب الأول**،مرجع سابق،ص ص.300- 305.
4. **الجغرافية العامة والإقليمية للوطن العربي:الثالث الثانوي الأدبي**،مرجع سابق.

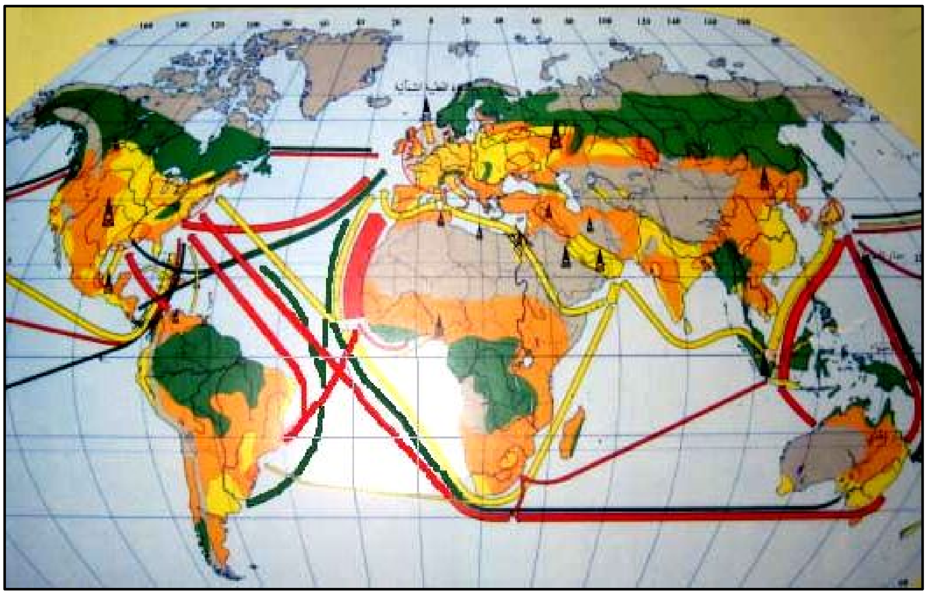
4-11-1-مسارات محاور التنمية الاقليمية الموجودة في السعودية:

يوجد في السعودية محاور للتنمية يمكن من خلالها كما أسلف تحقيق التكامل بين المراكز الحضرية والمناطق المجاورة الأقل نمواً ؛ ولهذه المحاور حيز متنوع من التأثير:؛ فبعضها ذو تأثير قومي وهو جزء من محور عالمي، والآخر ذو تأثير محلي، والشكل(4-22) يوضحها ثم الجدول (4-2) يبين مقوماتها التنموية و العمرانية.

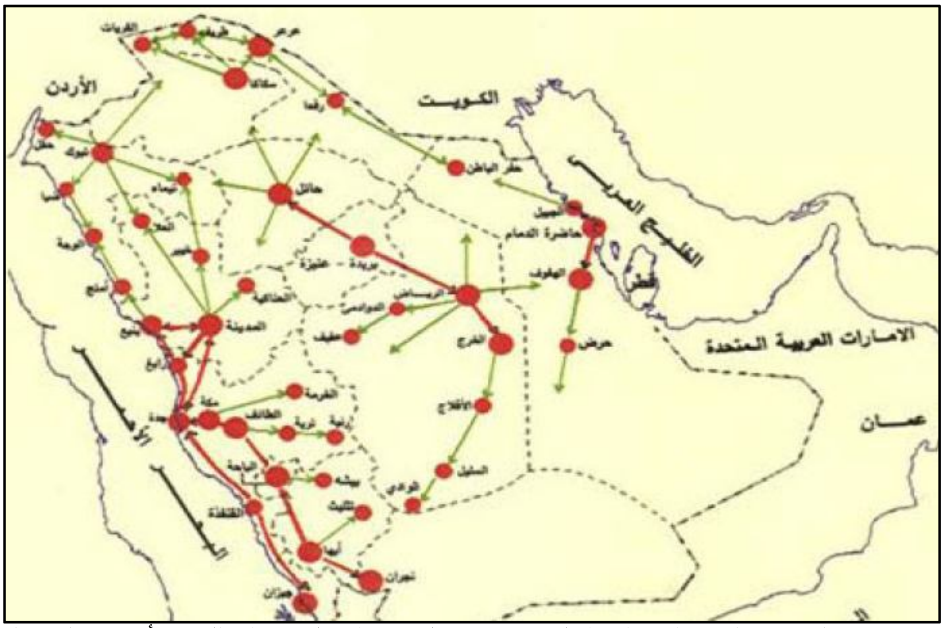
إمكانات التنمية / الحيز المكاني	مراكز النمو المستهدفة		
	مراكز نمو وطنية	مراكز نمو إقليمية	مراكز نمو محلية
1/ مراكز نمو في مناطق تتمتع بإمكانات عالية للنمو في المدى القصير و التي تقع في الحيزات المكانية التالية :			
1/ محور التنمية القائم بين الجبيل شمالاً و الهفوف جنوباً (في المنطقة الشرقية)	حاضرة الدمام (الظهران – الدمام – الخبر) الجبيل و الهفوف	القطيف و رأس تنورة	بقيق – النعيرية و القصير
الهدف من المحور	التنمية الصناعية،تدعيم الدور الوظيفي لمراكز النمو الإقليمية و المحلية، و تحقيق التكامل فيما بينها ،و التنمية العمرانية.		
2/ محور التنمية القائم بين الرياض – الخرج إلى القصيم و حائل (في المنطقة الوسطى)	الرياض – البريدة – عنيزة – حائل – المجمعة و الدوادمي	الزلفي – الخرج – شقراء – الرس و الأسياح .	حريملاء- ساجر ضرماء – البدائع – البكيرية – الخبراء – الحائط – بقعاء – المذنب – روضة سدير – رماح – ثادق – الحريق – الغاط – الشماسية – عيون الجواء – النبهانية .
الهدف من المحور	التنمية العمرانية المتوازنة ،وتوجيه الدعم لمراكز النمو الإقليمية ،و التنمية الزراعية، يعتبر هذا المحور مع امتداده رقم (1) ذو تأثير وطني		
3/ محور التنمية القائم بين جدة – مكة المكرمة – الطائف و المدينة المنورة (في المنطقة الغربية)	جدة - مكة المكرمة – الطائف و المدينة المنورة	ينبع	الحجوم – رابغ خليص – بدر و الكامل
الهدف من المحور	التنمية المستقبلية الاقتصادية والتنمية الصناعية في ينبع و تسهيل الروابط الوظيفية الإنتاجية بينهما		
و تعتبر المحاور السابقة مسيطرة على المستوى الوطني و تستقطب حوالي 9.6 مليون نسمة و يمثلون 56 % من إجمالي السكان بالسعودية .			
4/ محور التنمية بين جدة – مكة المكرمة – الطائف و الباحة جنوباً (مرتفعات السروات).	أبها – خميس مشيط – الباحة – نجران	بلجرشي – بيشة – ظهران الجنوب	أحيد رفيدة – سبت العلايا – النماص – سراة عبيدة – العقيق – حداد بني مالك و القرى .
الهدف من المحور	التنمية السياحية ،و تدعيم مراكز النمو الإقليمية من أجل نشر التنمية ،التنمية العمرانية و التنمية الزراعية		
5/ محور التنمية بين جدة و مكة المكرمة و الطائف و محايل و جيزان (سهول تهامة) على امتداد السهل الساحلي	جيزان	صبيا و محايل	الليث – بيش – صامطة – أبو عريش – جزيرة فرسان – المخواه – القنفذة – المجاردة – قلوة – الدائر – العيدابي – العارضة و القياس .
الهدف من المحور	التنمية الزراعية والتنمية العمرانية و التنمية الاجتماعية.		
2- مراكز نمو في مناطق أقل نمو تؤهل تحقيق التكامل بين أجزاء الحيز الوطني على المدى الطويل ... و تقع في الحيزات المكانية التالية .			
1/ امتداد محور التنمية القائم بين الرياض – القصيم جنوباً باتجاه نجران .	حوطة بني تميم و وادي الدواسر	الأفلاج	ليلى –السليل – تثليث – يدمه – حيونة – بدر الجنوب و ثار .
الهدف من المحور	تحقيق التكامل مع محور التنمية القائم بين الرياض و القصيم ، تطوير وادي الدواسر لمركز نمو وطني و تنمية العمرانية .		
2/ امتداد محور التنمية من الرياض – حائل إلى سكاكا و تبوك	سكاكا	دومة الجندل و حبة	أم نخيلة و تربة حائل و الشقان و الغزالة
الهدف من المحور	التنمية الزراعية .		
3/امتداد محور التنمية الواقع على طول الخط الحدودي الشمالي	عرعر و حفر الباطن	طريف , القريات و الخفجي و فحا	طبرجل , العويقلية و لينة و الجديدة و العمارية و القيصومة و قرية العليا .
الهدف من المحور	الأمنية الحدودية ، التنمية الاقتصادية حيث يعتبر بوابة تمر عبرها حركة نقل للبضائع و السلع بين المملكة و الدول المجاورة (العراق – الأردن – سوريا و فلسطين) .		
4/امتداد محور التنمية القائم بين الرياض و القصيم غرباً باتجاه عفيف و المزاحمية المنطقة الغربية		عفيف و المزاحمية	الحناكية و القويعية و مرات و دخنة و النقرة و مهمد الذهب
الهدف من المحور	التنمية العمرانية		
5/ امتداد محور التنمية من المدينة المنورة – ينبع إلى تبوك (المنطقة بين تبوك – المدينة – ينبع)	تبوك	العلا و ضباء	حقل – خيبر – أملج – الوجه – تيماء و حالة عمار .
الهدف من المحور	التنمية العمرانية و الاقتصادية		
6/ المحور القائم من الرياض باتجاه الدمام و الهفوف			
الهدف من المحور	التنمية الاقتصادية و الاجتماعية		
3 - مراكز نمو في مناطق قليلة الكثافة السكانية و العمرانية و ذات موارد محدودة .			
المنطقة الواقعة جنوب شرق الطائف		الخرمة	رنية – تربة .

الجدول (4-2) - محاور التنمية الموجودة في السعودية و أهدافها و مقوماتها النسبية [1]،[2]

1. **الاستراتيجية العمرانية الوطنية**،وزارة الشؤون البلدية والقروية: وكالة الوزارة لتخطيط المدن،المملكة العربية السعودية،2000،ص 46،45.
2. عبد العزيز بن عبد الله الخضيري:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية بالمملكة العربية السعودية**،مكتبة الملك فهد الوطنية،السعودية:الرياض،2005،أماكن متعددة.



الشكل (4- 21) - حركات النشاط التجاري العالمي الاقتصادية[1]



الشكل (4-22) - المحاور التنموية الإقليمية الموجودة في السعودية (الرئيسية باللون الأحمر والثانوية المرتقبة باللون الأخضر) [2]

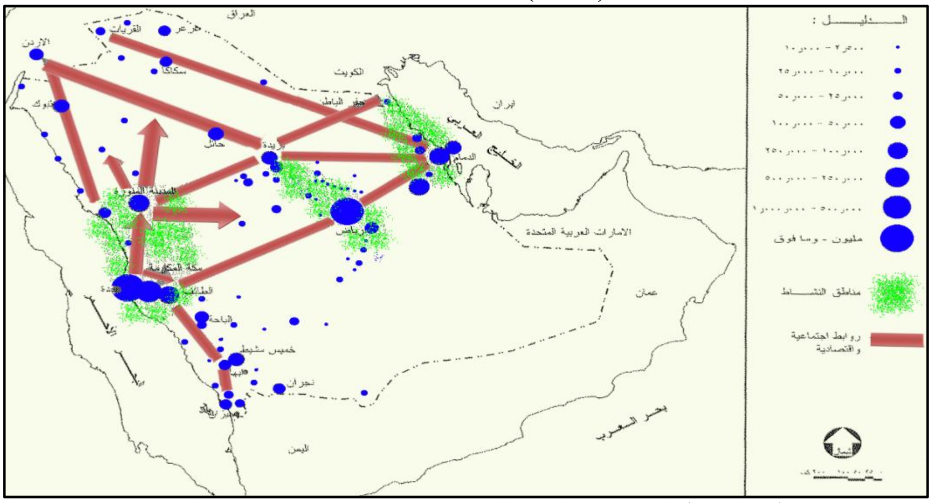
4-11-2- الواقع الراهن الذي أدى إلى نشوء الاستراتيجية:

يستخلص من تحليل الحالة الراهنة للملكة العربية السعودية مجموعة أسباب أدت إلى نشوء"محاور التنمية"؛ هي:

- شهدت مدن الرياض وجدة وحاضرة الدمام معدلات نمو سنوية مرتفعة: ففي الرياض بلغ معدل النمو السكاني6.43 %؛ كما تستقطب هذه المدن قرابة46 %من إجمالي سكان الحضر بالمملكة؛ ففقدت المدن الثانوية أعداداً كبيرة من سكانها جراء نزوحهم عنها صوب هذه المدن الكبرى؛ مما أثر سلباً ليس فقط على القاعدة الاقتصادية لتلك المدن الثانوية بل وفي القاعدة الاقتصادية للأماكن والتجمعات السكانية المجاورة.

1. المصدر:مازن المغايري،عبد الله سعيد،عبد الله سندرة:**موسوعة أطلس العالم**،مرجع سابق،ص20.
2. المصدر:**الإستراتيجية العمرانية الوطنية للتنمية المكانية**:وزارة الشؤون القروية والعمرانية-2000،مرجع سابق،ص1.

- استأثرت المدن الكبرى وعواصم الأقاليم بنسبة عالية من مشروعات خطط التنمية؛ فترتب على ذلك ظهور فوارق في مستويات التنمية بين مختلف مناطق المملكة؛ حيث يتم توجيه الحكومي نحو تركيز الاستثمارات في الرياض خاصة.
- النمط الراهن للتنمية العمرانية والاستيطان المتصف بتركز سكاني في عدد قليل من المدن وتهميش المناطق الريفية؛ مؤدياً لعدم وجود توازن حجمي في توزيع التجمعات السكانية: فالعواصم والمراكز الكبرى مهيمنة، فقد بلغ إجمالي سكان الرياض80.2 % من إجمالي سكان منطقة الرياض.
- تعتبر مدن الرياض وجدة ومكة المكرمة والطائف وحاضرة الدمام أفضل الأماكن للاستثمارات في الأنشطة الإنتاجية والخدمية؛ لما تتمتع به من نصيب وافر من: الأنشطة والتجهيزات الأساسية والتنمية الصناعية الرائدة في مواقع إستراتيجية مثل ينبع وجبيل.
- توطن الاستثمارات الصناعية للقطاع الخاص في المناطق الحضرية الرئيسية لاسيما (الدمام– الرياض–الخرج–جدة– مكة المكرمة– الطائف)؛ لتستفيد من الصناعات الأخرى؛ وتنتفع من الوفورات الاقتصادية التي يحققها التجاور الصناعي.
- تركز التنمية الزراعية في المنطقة الوسطى من المملكة وخاصة (منطقتي الرياض والقصيم)، وفي المنطقة الجنوبية من نجران.
- حاجة المملكة لتدعيم الدور الإنتاجي والخدمي لمراكز نمو جديدة خاصة بالمدن المتوسطة والصغيرة؛ بهدف تفعيل دورها تجاه تحقيق المزيد من المساواة في الفرص التنموية بين المناطق،(1) و(2) و(3) و(4) انظر الشكل(4-23)

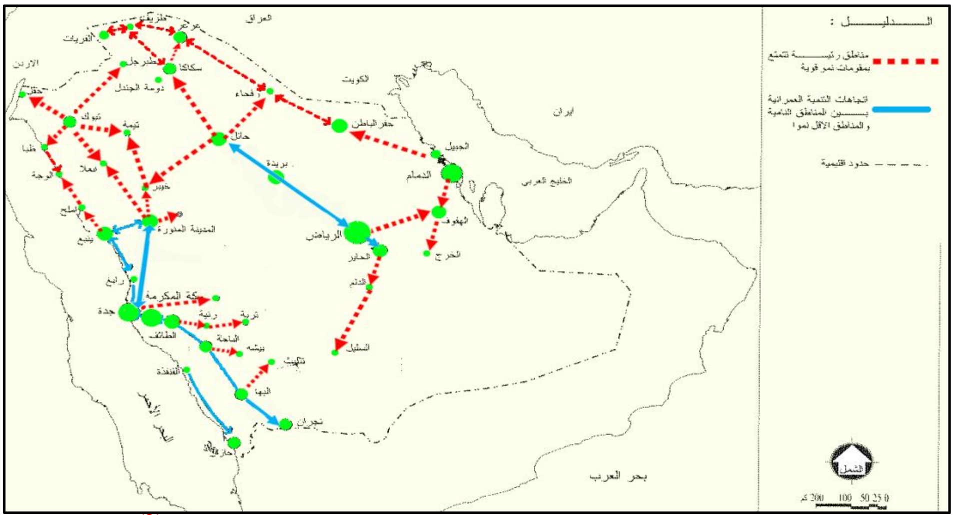


الشكل (4-23) - مناطق النشاط الرئيسي والروابط الاجتماعية والاقتصادية بين المراكز الحضرية الكبرى(5)

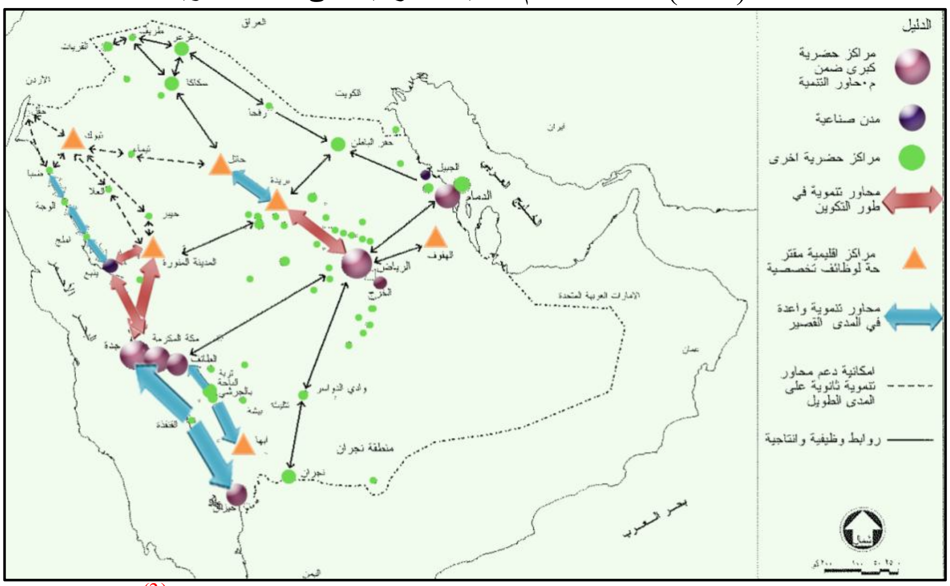
تم اقتراح"محاور التنمية"ضمن الإستراتيجية الوطنية للتنمية المكانية مؤكدة بأنه: كأحد متطلبات التنمية الحضرية المتوازنة لا بد من وجود تشكيل هرمي متوازن للمراكز الحضرية؛ كضرورة لنقل التقنية والتنمية وتجنب مشكلة تركز السكان في العواصم؛ وهذا لا بد له من: إيجاد مراكز نمو حضرية جديدة، وأسلوب للربط محكم يساعد في نقل بذور التنمية؛ لذلك توجب: توجيه الجهود التنموية المكثفة والمستمرة تجاه مجموعة من المراكز النمو الموجودة والواقعة ضمن المحاور التنموية، مع تدعيم الروابط الوظيفية والإنتاجية بين المدن الكبرى والمناطق المجاورة التي يتوفر بها الإمكانات التنموية؛ مما يعزز من تنمية تلك المناطق وانتشارها فيما بعد إلى المناطق الواقعة بينها وعلى امتداد محاور

1. **الإستراتيجية العمرانية الوطنية**،وزارة الشؤون البلدية والقروية:وكالة الوزارة لتخطيط المدن،المملكة العربية السعودية،2000 .
2. عبد العزيز بن عبد الله الخضيري:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية بالمملكة العربية السعودية**،مرجع سابق،أماكن متعددة.
3. الموقع الالكتروني لوزارة المالية والاقتصاد الوطني في المملكة العربية السعودية.
4. الموقع الالكتروني لوزارة الصناعة والكهرباء في المملكة العربية السعودية.
5. المصدر:**الإستراتيجية العمرانية الوطنية**،:وزارة الشؤون البلدية والقروية:وكالة الوزارة لتخطيط المدن،المملكة العربية السعودية،2000،ص65،مجلد1:بتصرف الباحثة.

التنمية سواء القائمة منها أو التي في طور التكوين، مع الانتباه إلى أن شبكة الطرق الإقليمية الجيدة سيكون لها أثر فعال في تسهيل انتشار التنمية [1] والشكلان (4-24) و(4-25) يوضحان الإستراتيجية ومحاور التنمية المقترحة.



الشكل (4-24)- الاتجاه العام للتنمية العمرانية على المدى الطويل [2]



الشكل (4-25) - محاور تنمية في طور التكوين و أخرى مرتقبة [3]

4-11-3 - أهداف محاور التنمية الاقليمية في المملكة العربية السعودية:

أهداف محاور التنمية كثيرة ومتعددة؛ ويمكن تقسيمها إلى ما يلي:

4-11-3-1- في مجال التنمية الاقتصادية:

- تشجيع نمو النشاطات الإنتاجية، ودعم القاعدة الاقتصادية وتنويعها: بتنويع الفرص الوظيفية،والتعجيل بتطوير العمران، والمساعدة على إعادة هيكلة الاقتصاد.
- استغلال الموارد الإقليمية.

1. **الإستراتيجية العمرانية الوطنية**،وزارة الشؤون البلدية والقروية:وكالة الوزارة لتخطيط المدن،المملكة العربية السعودية،2000،مرجع سابق.
2. المصدر:عبد العزيز بن عبد الله الخضيري:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية بالمملكة العربية السعودية**،ص.161:بتصرف الباحثة.
3. المصدر:المرجع السابق:ص.160:بتصرف الباحثة.

- استقرار العمالة المحلية بالمنطقة نتيجة الفرص الوظيفية المرتقبة؛ مؤدياً للحد من الهجرة خارج المنطقة.
- تحقيق معدل تصدير عال، وتحقيق تنافسية إنتاجية عالمية.
- تحقيق ارتباط اقتصادي قوي بين مراكز وأقطاب النمو والمواقع الجديدة التنموية؛نظراً لما توفره المراكز الموجودة من توافر الأسواق والخدمات.
- تطوير التنمية الزراعية واستعمالات الأراضي بالأرياف.
- تطوير التنمية الصناعية من خلال:- إقامة الصناعات يمكنها استغلال الموارد الطبيعية بالمنطقة بصورة جيدة، تحويل الموارد الطبيعية الرئيسية بالمنطقة إلى منتجات وسيطة أو نهائية؛ مما يزيد من القيمة المضافة والدخل الفردي؛ وبالتالي تنامي نشاطات الخدمة والاستهلاك؛ من خلال الإنفاق المحلي والآثار المضاعفة للعمالة.

4-11-3-2- في مجال النقل:

- إيجاد شبكة نقل لتسهيل المبادلات الإقليمية الاقتصادية.
- ربط أماكن الإنتاج بالأسواق الداخلية والخارجية والعالمية.
- إيجاد مراكز محلية لتخزين السلع والبضائع.
- تحسين متواصل للقنوات التسويقية وشبكة النقل الداخلية والخارجية.
- سهولة الوصول إلى أماكن العمل والحجم الكبير للسوق والتغلب على المسافات الطويلة.

4-11-3-3 -في مجال التنمية العمرانية وأنماط الاستيطان واستخدامات الأراضي:

- دعم تنمية المراكز ذات الميزة النسبية اقتصادياً.
- تحديد مواقع جديدة للتنمية وذلك بالاعتماد على عوامل النمو الجاذبة والعوامل الطاردة.
- الاستخدام الأمثل لمساحات كبيرة من الأراضي الحضرية في العديد من المراكز الحضرية.
- إيجاد مراكز عمرانية حضرية جديدة:- تكون على علاقة مع المراكز الحضرية القائمة وتشكل منظومة حضرية متكاملة متدرجة تشكل شبكة مترابطة تعمل مع بعضها، وتستوعب الأعداد السكانية المتزايدة، وتخفف الضغط عن المراكز الحضرية الكبرى (إدارة النمو).
- أن تتيح للمدن الصغيرة والثانوية فرصة للنمو الذاتي؛ بعد تفعيل مقوماتها الإنمائية في استحداث نشاطات إنتاجية، والتغلب على المسافات البعيدة نسبياً التي تعيق استغلال المقومات الإنمائية بها أو تعمل على عزلها.

4-11-3-4- في مجال التنمية الاجتماعية:

- تحسين أوضاع البنية الأساسية.
- تحسين الموارد البشرية وتنمية المجتمع.[1]،[2]

الخلاصة:

احتوى الفصل على تجارب لدول متنوعة تبنت سياسة"محاور التنمية"؛ هي: تجربة الاتحاد الأوروبي والتجربة الأيرلندية والتجربة الماليزية والسعودية والمصرية؛ بغية: معرفة الواقع الذي نشأت منه كل تجربة وكذلك أهدافها المتوخاة وواقعها الجغرافي والدور التنموي ؛لاستخلاص مجموعة من النقاط في الفصل الثالث؛ ثم المقارنة مع حالة الدراسة مع الأخذ بالحسبان ظروف كل تجربة؛ فلكل تجربة خصوصيتها؛بغية الخروج بالتقييم المناسب لحالة الدراسة.

من المقارنة بين التجارب الموجودة في الجدول (4-3) يستنتج الآتي:

1. على الرغم من اختلاف ظروف وأهداف ومكان كل تجربة إلا أن جميعها يؤكد بأن غرض ممر التنمية ليس سهولة النقل فقط؛وإنما تمكين التنمية الاقتصادية والعمرانية والاجتماعية والصناعية والزراعية والسياحية والتجارية.

---

1. **الاستراتيجية العمرانية الوطنية**،وزارة الشؤون البلدية والقروية،مرجع سابق،أماكن متعددة.
2. عبد العزيز بن عبد الله الخضيري:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية بالمملكة العربية السعودية**،مرجع سابق،أماكن متعددة.

	مستوى الربط القائم	الأهداف	سبب التفكير بهذه الإستراتيجية	العناصر المؤلفة للمحور	مستوى التخطيط
محور النقل الأوروبي	ربط دولي بين أقليم اقتصادية في الاتحاد الأوروبي	إنشاء إقليم متعدد المراكز،ومجموعات اقتصادية ديناميكية متكاملة ومترابطة،ذات تكنولوجيا متقدمة ،وجذب الاستثمارات العالمية ،وإنشاء مراكز نقل عالمية،وتنامية الاقتصاد،والتعزيز والتقوية	الموقع الجغرافي الهام،المقومات التنموية الداخلية و الخارجية،تطبيق المنظور الأوروبي للتنمية المكانية ESDP تجسيدpolycentricity &polynet والعولمة ،ومتطلبات الاستثمار ،والربط الاقتصادي التكاملي الديناميكي	وسائط نقل متنوعة (برية وبحرية وجوية)،ومراكز (كيتواي وهب) عمرانية على مستوى دولي	تخطيط قومي على مستوى الاتحاد الأوروبي،ثم تخطيط دولي في ضوء السابق،ثم تخطيط خاص بالمدينة في ضوئهما
محور دبلن-بلفاست	ضمن الحدود الأيرلندية			وسائل نقل سريعة متنوعة،وكيتواي وهب على مقياس وطني.	
المحور الماليزي	الربط بين مدن ضمن الحدود الماليزية.	تحقيق التنامية والتعزيز والتقوية للاقتصاد،إنشاء مجموعات اقتصادية ديناميكية متكاملة ومترابطة،ذات تكنولوجيا متقدمة ،وجذب الاستثمارات العالمية	العولمة ومواكبة التطورات الاقتصادية الحديثة،ومتطلبات الاستثمار ،والربط الاقتصادي التكاملي الديناميكي		تخطيط وطني يراعي المتطلبات الخارجية و العصر الحديث،ثم تخطيط خاص بكل مدينة في ضوئه
محور دلهي-بومباي	الربط بين مدن ضمن الحدود الهندية				
المحاور في مصر و المحاور في السعودية	الربط بين المدن الموجودة ضمن حدود الدولة	الإدارة الاقتصادية و العمرانية للمراكز العمرانية ،وتنميتها،و الابتعاد عن التنمية الوحيدة المركز إلى تنمية متعددة المراكز،و تحقيق تنافسية إنتاجية	المشاكل العمرانية و الاقتصادية المتشكلة نتيجة التنمية الوحيدة المركز، الموقع الجغرافي الهام الاستراتيجي،المقومات التنموية الداخلية والخارجية	وسائل نقل سريعة متنوعة،وكيتواي وهب على مقياس وطني،ومحلي	تخطيط وطني يراعي المتطلبات الداخلية و التنسيق بين الأقاليم الموجودة داخل ،و لكن لم تراعي التنسيق ضمن التخطيط القومي الشامل الذي يشمل الوطن العربي ،كونه وحدة اقتصادية متكاملة

الجدول- (4-3) مقارنة تحليلية بين التجارب التي تبنت محاور التنمية

2. يوجد روابط مشتركة بين كل هذه التجارب من عدة جوانب:- **من حيث الأهداف**: هدفت جميع هذه التجارب إلى: تفعيل الأداء الاقتصادي عن طريق التنظيم المكاني والجغرافي والعمراني، وإحداث تنافس دولي عالمي وإنتاجية عالمية من خلال تعزيز الدور في الأسواق العالمية وتأمين روابط اقتصادية بين التجمعات العمرانية و"Accessibility"؛ وتعتبر المناطق الاستثمارية التي يحققها الكوريدور تجسيد لهذه الأهداف على أرض الواقع، و**ترتكز** أهداف هذه التجارب على: نظريات التخطيط الإقليمي وأساليب التنمية الحديثة والاتجاه الحديث في نظريات التخطيط، كما أن **للموقع** الجغرافي المهم المشرف على موانئ متعددة ومطارات رائدة والذي يؤمن الاتصال مع الأسواق العالمية دور مهم في هذه الإستراتيجية؛ ويبرهن هذا تجارب البلدان العربية؛ فالموقع الاستراتيجي المهم للوطن العربي والذي يعتبر ممراً لحركات التجارة العالمية فالمرور عبر أراضيه يقصر الوقت والمسافة؛ وقناة السويس دليل واضح؛ كل التجارب التي تبنت محاور التنمية لها تدرج هرمي واضح في التخطيط وتحديد المتطلبات والأهداف، وتستند إلى خطة وطنية إقليمية، وبعضها إلى قومية، كما أن تحديد الحاجة لمثل هذه المشاريع يتم ضمن إطار وطني بداية، ثم يتشكل المفهوم والتعريف ضمن الإستراتيجية الوطنية، وتنطلق أهدافها من الخطط الوطنية، كما يوجد قاعدة نظرية للدراسة.
3. محور التنمية الوطني هو جزء من محور تنمية عالمي، وإن تطوير المحور الأدنى مستوى يؤدي إلى انتقاله إلى درجة أعلى.
4. لا تظهر محاور التنمية دفعة واحدة إنما بناءً على خطوات ومراحل وأجيال.
5. يجب أن تتم محاور التنمية في إطار التخطيط القومي الشامل ثم الوطني ثم المناطقي؛بحيث تراعي التأثيرات المتبادلة بين هذه المستويات.
6. كل محور تنموي يركز على تنمية محددة بنسبة أكبر من الأنواع الأخرى للتنمية بحسب الغاية منه.
7. وجود موانئ مهمة وموقع جغرافي استراتيجي مميز؛ يشكل عاملاً مهماً في التفكير بهذه الإستراتيجية.
8. كلما كبر مقياس المحور التنموي، يحتاج إلى تنوع في وسائط النقل وأصبحت الكيتواي والهب على مستوى دولي مهم.
9. إن التقدم الذي تشهده الدولة التي تتبنى هذا السياسة يلعب دوراً كبيراً في تحديد أهدافها واختلافها عن الدول النامية.
10. الهدف الأساسي من محور التنمية الاستعاضة عن التنمية الوحيدة المركز بالتنمية المتعددة المراكز.
11. تعود الأصول التاريخية لمحاور التنمية إلى ازدهار الموانئ القديمة والطرق التجارية المهمة جداً،ومن أبرزها طريق الحرير.
12. أصل محاور التنمية عند الاتحاد الأوروبي هو: زيادة التخلص من الحدود، وإيجاد سوق متين واحد ومجهز جيداً لينافس على المستوى العالمي؛ وبالتالي نشوء المنظور الأوروبي للتنمية المكانية؛ الذي يعتبر محاور التنمية هي الروابط القائمة ضمنه، والتي تصل بين عناصر الهيكل العمراني.أما أصلها عند البلاد العربية تعود إلى الموقع الاستراتيجي المهم للوطن العربي؛ كونه عقدة ربط طرقية بين الشرق والغرب والشمال والجنوب، واحتوائه على كم هائل من الموارد الطبيعية، وتتميز شبكة الطرق عبره باقتصاديتها.
13. يلعب الموقع الجغرافي والجغرافية الاقتصادية وجغرافية النقل دوراً كبيراً في انتهاج محاور التنمية.
14. تهدف محاور التنمية إلى تشكيل قوة عالمية كبرى في مجال الاقتصاد والتكنولوجيا، وهي تؤكد على الاتجاه التخطيطي الاقتصادي السياسي(المدينة المناسبة).
15. إن الـgateway & hub مطصلحان يطلقان على المراكز العمرانية ذات الدور الاقتصادي التجاري المهم،والفرق بينهما يعتمد على مكان أي منهما وموضعه بالنسبة للكوريدور الرابط بين المراكز العمرانية.

الفصل السادس

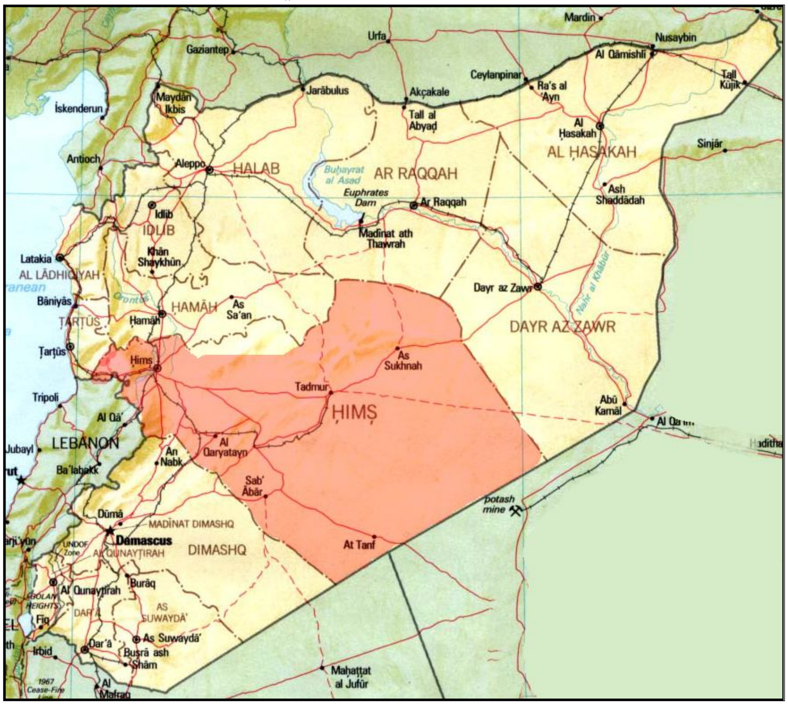
القسم التطبيقي

تعد محافظة حمص أول من طرح مفهوم "محاور التنمية" في سوريا عملياً، مبتدئة بمشروع محور(حمص- حسياء- البريج)، وسيقوم البحث فس هذا الفصل بدراسة هذا المشروع دراسة تحليلية نقدية بغية الخروج بمصفوفة من التقييمات الملبية لهدف البحث.

1-6 لمحة عن مدينة حمص:

تحتل مدينة حمص المرتبة الثالثة في أهمية ترتيب المدن السورية بعد دمشق وحلب، وتشكل من الناحية الإدارية مركزاً لأكبر محافظة في القطر مساحة، وتتمتع بموقع جغرافي متميز في وسط القطر يؤهلها لتلعب دوراً مهماً للربط بين مختلف مدن القطر، ويبين الشكل (6-1) موقعها المميز.

وقوع مدينة حمص على الشريان الطرقي الرئيسي الذي يصل مدينتي دمشق وحلب ويربط القطر بتركيا شمالاً وبالأردن جنوباً، إضافة لوقوعها على الطريق الواصلة بين البحر الأبيض المتوسط والمنطقة الشرقية وصولاً إلى العراق؛ يجعلها عقدة مواصلات رئيسية في القطر مما انعكس بشكل واضح على تطور المدينة وتوسعها على امتداد تلك الشرايين الطرقية المهمة.[1]



الشكل (6-1) - موقع مدينة حمص بالنسبة للقطر [2]

تتميز مدينة حمص بمرور نهر العاصي في أراضيها قاسماً إقليم المدينة إلى:غربي خصب ومستثمر زراعياً، وشرقي أقل خصوبة، وساهم وجود هذا المجرى المائي المهم في الحفاظ على منطقة البساتين التي تقع إلى الغرب من مدينة حمص، والتي شكلت حداً طبيعياً أمام توسع المدينة باتجاه الغرب مما دفع بالسكان في البدايات إلى التوسع بالاتجاهين الشرقي والجنوبي ومن ثم بالاتجاه الشمالي.

تقع مدينة حمص على خط عرض 45َ 34ْ شمال خط الاستواء،وعلى خط طول 43َ 36ْ شرق غرينتش، وترتفع عن سطح البحر بحدود 487 م، وتتميز بوقوعها تحت تأثير فتحة طرابلس التي تجعل المدينة معرضة للرياح معظم أوقات السنة، [3]كما تتميز بارتفاع حرارتها صيفاً واعتدالها شتاءً، وفروق حرارية عالية بين الليل والنهار، وأمطارها غزيرة شتاءً ولكنها نادرة صيفاً.

تتمتع مدينة حمص بأهمية ذاتية؛ فقد بدأ التطور الديناميكي المميز للمدينة في الستينات؛ حيث ازداد عدد سكان المدينة بين عامي1960م -1980م من 137 ألف نسمة إلى 322م ألف نسمة، ووصل في عام1985م إلى 400 ألف نسمة،في حين أصبح في عام1994م حوالي 540 ألف نسمة ووصل عدد سكان حمص في آخر تعداد سكاني عام2004م إلى 650 ألف نسمة، ويقدر عدد سكان المدينة في عام2006م بحوالي 767 ألف نسمة؛ وبالتالي فإن معدل نمو مدينة حمص قد فاق معدل النمو الطبيعي للقطر بكثير؛ مما يدل على اتساع الهجرة إلى مدينة حمص نظراً لما تتمتع به هذه المدينة من أهمية متميزة في القطر.

---

1. حسام بركات،عهد خزام : **دراسة متكاملة لتقييم المخطط التنظيمي لمدينة حمص**،تقرير المرحلة الأولى للعقد رقم(209)لعام 2006 الموقع بين مجلس مدينة حمص وجامعة البعث،سوريا:حمص،2007 ، ص.15،16.
2. المصدر: مازن المغايري،عبد الله سعيد،عبد الله سندرة:**موسوعة أطلس العالم**،دار الرضوان،سوريا:حلب،2010، ص. 72:بتصرف الباحثة.
3. حسام بركات،عهد خزام:**دراسة متكاملة لتقييم المخطط التنظيمي لمدينة حمص**،مرجع سابق،ص.16،17.

كما تتصف مدينة حمص بأهمية داخلية؛ فالمحرض المهم في تطور إقليم مدينة حمص طرق المواصلات التي تربط مدينة حمص بحلب وحماة ودمشق وطرطوس وتدمر؛ والتي تشتمل على مقومات تطويرية يمكن أن تساهم في تعزيز الروابط الوظيفية بين مدينة حمص وبين المدن والمجمعات السكانية التي تقع على تلك الطرقات وخاصة مدينة حماة والتي لا تبعد سوى 40 كم عن مدينة حمص، وبالتالي فإن الروابط سوف تتطور مستقبلاً بين المدينتين وستندمج المدينتان ضمن إقليم اقتصادي موحد وستتكامل وظائفهما مع بعضهما؛ وستتشكل مع مرور الزمن منظومة إسكانية ذات تطور مركزي مع امتدادات شريطية لها باتجاه حماة وطرطوس ودمشق وتدمر، وهذا ما يتطلب القيام بعملية تحليل مكانية للأراضي الواقعة على اتصال مباشر مع مدينة حمص.

وتتسم مدينة حمص بموقعها الجغرافي المميز بالنسبة للقطر والإقليم مما يعطيها أهمية خارجية؛ مشكلة بذلك القوة الجاذبة للفعاليات الاقتصادية والسياحية؛ وأهمها: المدينة الصناعية بحسياء وتوسعها، والخطط المستقبلية للدراسات التخطيطية والسياحية لمنطقة تدمر، ومحاور التنمية المقترحة كمحور(حمص – حسياء - البريج) ومحور(حمص – حماه) ومحور (حمص – طرطوس)، والمشاريع السياحية النوعية المقترحة للساحل السوري، كما أن ارتباط مدينة حمص دولياً من الجنوب بالخليج العربي ومن الشرق بالعمق الاستراتيجي (حمص– العراق– إيران) ومن الشمال (تركيا وأوروبا) وقربها من القطر الشقيق لبنان؛ سيؤدي إلى نشوء فعاليات اقتصادية متنوعة.[1]

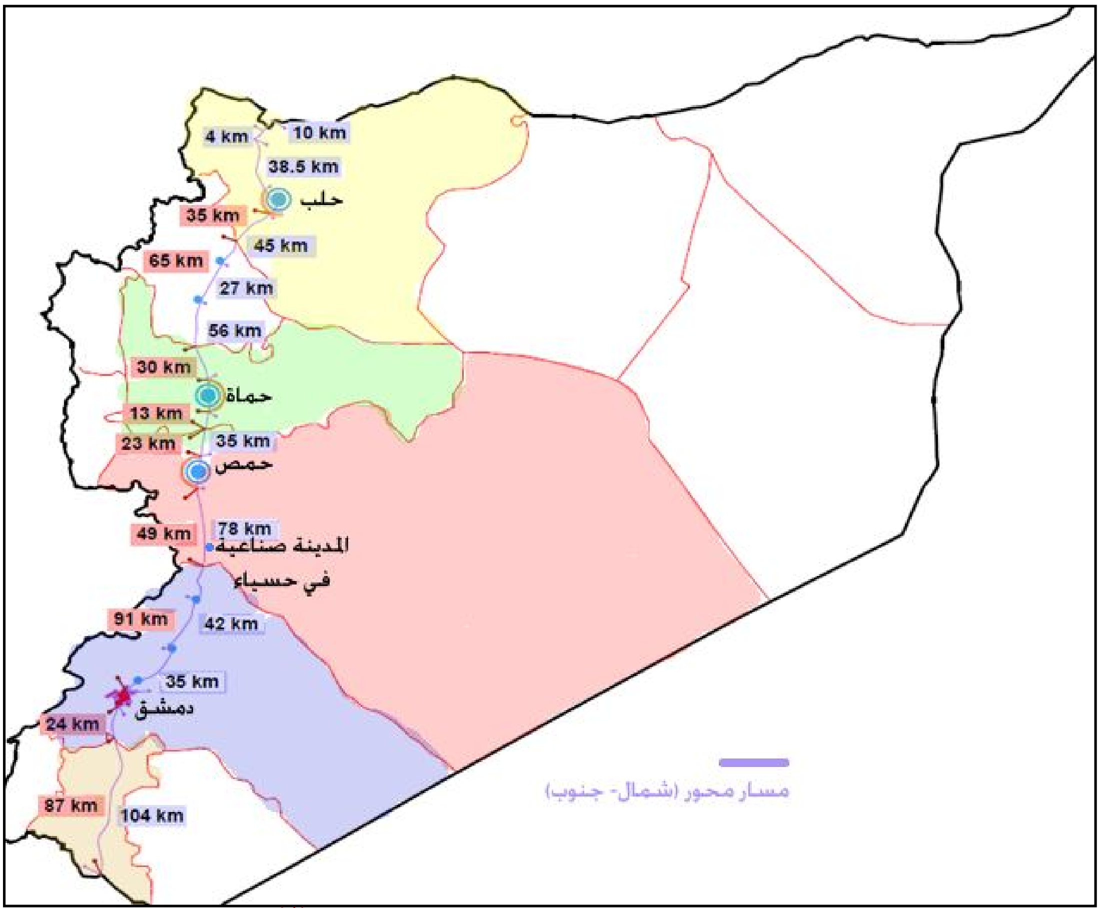
إن مقومات حمص الذاتية والداخلية والخارجية تشير إلى أهمية المحاور الطرقية في تخطيط المدينة وتوجيه نموها.

6-2- أهمية محور(حمص – حسياء – البريج):

تأتي أهمية المحور(حمص - حسياء –البريج) لكونه يشكل جزءاً من محور(حلب– حماة– حمص– دمشق) – محور (شمال- جنوب)- المبين في الشكل (6-2) الأهم على المستوى الوطني السوري للأسباب الآتية:

1. عدد المراكز العمرانية التي يقوم المحور بربطها دولياً ووطنياً وأهميتها؛وهي على الصعيد الوطني:
   - **مدينة حلب**:ذات موقع ممتاز كعقدة مواصلات ونواة تجارية بين القارات الثلاثة في العالم القديم؛وهذا جعلها مركزاً تجارياً واستراتيجياً بارزاً عن غيره،وتتمتع بأهمية صناعية فهي بمثابة عاصمة الدولة الصناعية الأولى(قطب نمو صناعي على مستوى سوريا).
   - **مدينة حماة**:مركز حضري لرديف زراعي كبير، ومنطقة سياحية مهمة على المستوى الوطني.
   - **مدينة حمص**:تأتي في المرتبة الثالثة بعدد سكانها بعد مدينتي دمشق وحلب،فهي ملتقى لعدد كبير من النشاطات السياحية والثقافية،وهدف سياحي وترويحي،وعقدة مواصلات مهمة وطنياً،وأكبر المحافظات السورية مساحة.
   - **مدينة دمشق**:العاصمة الإدارية للدولة(قطب النمو الإداري في سوريا)،وأقدم عاصمة ومدينة في الحضارة الإنسانية،احتلت مكانة مرموقة في مجال العلم والثقافة والسياسية والفنون والأدب في مختلف مراحلها.
   - **محافظة ريف دمشق**:تشكل صلة الوصل بين محافظات القطر الجنوبية(درعا،القنيطرة،السويداء،وباقي المحافظات الوسطى والشمالية)،وحلقة الوصل بين الأقطار العربية المجاورة،وتمر عبر أراضيها الطرق الدولية التي تربط سوريا بالدول المجاورة والطرق الداخلية التي تربط مدينة دمشق بباقي أجزاء المحافظة والمحافظات السورية الأخرى،وتعد منطقة سياحية مهمة.
   - **المدينة الصناعية في عدرا**:تعد من المناطق الحرة المهمة على المستوى الوطني،وهناك اهتمام وطني بها بالغ الأهمية.
   - **المدينة الصناعية في حسياء**:تعد من المناطق الصناعية المهمة وطنياً،وهناك اهتمام حثيث بها لجذب المستثمرين[2].

1. حسام بركات وعهد خزام : **دراسة متكاملة لتقييم المخطط التنظيمي لمدينة حمص**،مرجع سابق،ص.23،16.
2. نبيل تللو:**الموسوعة الجغرافية العالمية المصورة–دول العالم–الكتاب الأول**، دار علاء الدين،سورية:دمشق،2005، ص ص.300-305.



الشكل (6-2) – مسار المحور التنموي وأطوله [1]

2. جاذبية المحور بما عليه من مراكز وبما يمتلك من مقومات للسكان المحليين والمستثمرين من القطاع الخاص.
3. قربه من موانئ الشحن والأسواق العالمية الأوروبية،مما يساهم في حركة الاستيراد والتصدير.
4. تعدد الأقطاب ومراكز النمو عليه،وهذا ما سبقت الإشارة إليه.
5. جزء من محور تنموي دولي مهم له وزنه التجاري والاقتصادي:من الطرق الدولية المهمة التي تربط المشرق العربي ضمن اتفاق الدول العربية للنقل في منظمة الاسكوا والمسمى بالطريق(M45)،والذي يأخذ أولوية التنفيذ ضمن الخطط الوطنية للدولة بناءً على الاسكوا واتفاقها[*]،كما أنه جزء من مشروع النقل الأوروبي الحوض متوسطي؛ويقترح ربط دول حوض البحر الأبيض المتوسط مع بعضها؛محققاً التواصل الاقتصادي مع دول الاتحاد الأوروبي وحوض البحر الأبيض المتوسط،إضافة لكونه من الطرق الدولية المهمة المطروحة للتنفيذ ضمن منظمةDGMO[**] [2] [3]

---

1. المصدر:سعد الله آغا القلعة،1997.وخريطة سوريا للتقسيمات الإدارية،1998.وخريطة حلب وطرق مواصلاتها،1999.وخريطة دمشق ومحيطها،2000:بتصرف الباحثة.

*- تؤكد منظمة الاسكوا (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي أسيا) ضرورة تسهيل النقل والتجارة لتحقيق التكامل الإقليمي، وتشدد على أهمية تعزيز التعاون والتنسيق في مجال النقل البحري والنقل البري واتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي، وكذلك تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي وتحديد المحاور ذات الأولوية؛ وهي: المحورM45 (محور سوريا – الأردن – السعودية – اليمن بطول 3713 كم)،و المحور M40 .

**- منظمة تضم سوريا والبلدان المجاورة في الشرق الأوسط؛ وهي: إيران و تركيا والعراق ولبنان والأردن والسعودية، والهدف منها: القيام بدراسات مشتركة لربط شبكات السكك الحديدية ومع بعضها، وإدخال نظام نقل أكثر انسيابية على السكك الحديدية وذلك لخدمة النقل الدولي بالسكك الحديدية وفق المسارين التاليين:1/ القوقاز – تركيا – سوريا – الأردن – السعودية – الخليج العربي،2/ أوروبا – تركيا – سوريا – الأردن – الخليج العربي .

2. **<u>اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي</u>** ،تقرير المنظمة الوطنية لحقوق الإنسان في سوريا،2006/06/17م .
3. **<u>متابعة تنفيذ توصيات الدورة السادسة للجنة النقل / اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي (جدول الأعمال المؤقتة)</u>** ، الأمم المتحدة (اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربي أسيا) : لجنة النقل ، الدورة السابعة ، لبنان : بيروت،7-9 آذار / مارس،2006م .

6.تنوع القاعدة الاقتصادية، ومكونات النمو الاقتصادي التي يمتلكها المحور.
7.المقومات التنموية العالية للمدن والمراكز الثانوية المتواجدة عليه؛ والتي من الممكن أن تلعب دوراً كبيراً في مجال النمو الاقتصادي إذا حقق ارتباطها مع المدن الرئيسية.
8.الموقع الاستراتيجي التجاري الجغرافي المهم.
9.قربه من العمالة والخدمات التجارية، والقرب من مستلزمات الإنتاج وإمكانية التنوع الإنتاجي.
10.الأهمية التاريخية للمحور؛ وتشمل الآتي:

- دوره العمراني المهم؛ حيث ساهم بتطوير وازدهار المدن التي يمر منها بسبب تنشيط حركتها التجارية، وتوجيه نموها وفقاً لفروع هذا الطريق التجارية(1).
- من الطرق التجارية المهمة التي أنشئت وازدهرت في عهد الرومانيين(2)؛ أقيم لربط حمص مع باقي المدن(3)(*).
- أطلق عليه في عهد العثمانيين اسم"طريق السلطانية"؛ويقوم بربط الأناضول بحلب ودمشق مروراً بحماة وحمص ودرعا والأراضي المقدسة في الحجاز(4)، وقام بإحداث ثورة اقتصادية للمدن المار منها وخصوصاً في موسم الحج،ويعتبر الممر الوحيد الأقصر الذي يربط الأناضول بالأراضي المقدسة(5)، وازدادت أهميته في أواخر عهد العثمانيين نظراً لأهمية التجارة عبر البلاد وتحول اتجاهها نحو أوروبا، وموقعه الذي يرتبط مع طريق طرابلس والموانئ، ومنفذ للاتصال مع الصحراء في الشرق(6).
- في العهد الفرنسي: وقعت سوريا تحت الانتداب الفرنسي بعد دراسة كاملة لموقعها الجغرافي التجاري المهم والمفاصل التجارية المهمة في البلاد المتمثلة في السكك الحديدية والطرق لأهميتها الإستراتيجية التجارية،جاءت هذه الدراسة عن طريق:الرحلات العلمية الجغرافية التي يقوم بها الرحالة ثم تسليم تقاريرهم عن البلاد إلى الدولة الفرنسية،رحلات السياح الجغرافية وتسليم تقاريرهم عن الأماكن التجارية إلى فرنسا،الامتيازات التي كانت تحصل عليها فرنسا في أواخر عهد الدولة العثمانية في إنشاء مشاريع الطرق التجارية المهمة سواءً أكانت سكك حديدية أو طرق برية؛فأنشئت سكة حديدية تصل دمشق– حلب– أسيا الصغرى، وعبدت الطرق البرية، وعملت على وصل هذه المحاور بمحاور فرعية إلى طرابلس وبيروت، توبع الاهتمام في فترة الانتداب الفرنسي فكان طريق درعا–حمص–دمشق، وكذلك من صور إلى حلب بطريق زحلة وبعلبك وحمص من الطرق المهمة الرئيسية جداً، وعملت على ربطه مع الموانئ لتسهيل نقل الغلات الزراعية وغيرها إلى الخارج(7) و(8).

6-3- سيناريو التوجه التخطيطي "محور التنمية" في محافظة حمص:

كانت نقطة البداية من محاولة أحد المستثمرين بناء معمل لانتاج السكر على مستوى الشرق الأوسط؛ متوجهاً إلى المدينة الصناعية لرؤية مناخ الاستثمار، فتم تحويله إلى مكتب المحافظ لتقديم التسهيلات الضرورية اللازمة لذلك، ثم عرض المشروع على الجهات المختصة العليا المركزية في دمشق؛ فتم رفض إقامته في محافظة حمص نظراً لاحتياج المشروع لكميات كبيرة من المياه، وعجز المدينة الصناعية عن تلبية هذه المتطلبات.

---

1. ميادة حسين عبد الحميد:**الجغرافية التاريخية لمنطقة حمص**،دراسة أعدت لنيل درجة الاجازة في الجغرافية،سوريا:دمشق،2005م.
2. عبد الحميد عز الدين:**مدينة حمص في العهد الروماني**،مجلة الدراسات التاريخية،العددان 29-30،آذار – حزيران،1988م، ص ص 85-101.
3. محمد ماجد الخلوصي:**الموجز في تاريخ مدينة حمص و آثارها**،ص.17، 18،سوريا:حمص،1984م،ص.18،17.

*- وفق المسار التالي:منكا–حلب–كلكيدا–أرًا–كباريـاس–حماة–الرستن–حمص–امتداده إلى دمشق(مسار الطريق السرياني سكيتوبوليس).

4. عمر نجيب العمر:**تاريخ حمص**،حققه عن محمد المكي بن الخانقاه،سوريا:دمشق(المعهد الفرنسي للدراسات العربية)،1987،ص [م 48، م 47 ، م 18].
5. عبد الكريم رافق:**قافلة الحج الشامي وأهميتها في العهد العثماني**،مجلة دراسات تاريخية،العدد السادس،تشرين الأول–أكتوبر،1981م ،ص ص . 5-28 .
6. مصطفى العلواني،عبد القادر العلواني:**العثمانيون في سوريا تاريخ من العدالة و الجور**،ترجمة عن ديك دويز،ص.15،الطبعة الأولى،وزارة الاعلام،سوريا:دمشق،2008م .
7. محمد خير فارس:**نظام الانتداب الفرنسي على سوريا 1920-1928**،دار طلاس،سوريا:دمشق،1998م،ص.329- 345.
8. منير الخوري أسعد:تاريخ حمص،الجزء الثاني، الطبعة الأولى،مطرانية حمص الأرثوذكسية،سوريا:حمص،1982م،ص.411، 413، 414، 420.

من هذه النقطة أدركت أهمية التخطيط الإقليمي لكونه يحدد أماكن توضع المشاريع الانتاجية؛ فقام المحافظ باقتراح مشروع محور(حمص- حسياء- البريج) للمناقصة؛ لأجل دراسة المنطقة التنموية الموجودة على طول امتداد طريق النقل الذي يصل حمص بالمدينة الصناعية ثم إلى دمشق؛ لاقتراح مشاريع مهمة على المستوى الوطني وفقاً لامكانيات المدينة الصناعية، وتحديد أماكنها المناسبة.

6-4 - آلية العمل بمشروع "المحور التنموي":

تمت دراسة المشروع من قبل مجموعة من المختصين؛ قام الفريق الدارس بدراسة المحور بشكل منفصل تماماً عمن حوله وكأن هذه السياسة تركز فقط على أفعال العناصر المنفردة ضمن الإقليم الواحد فقط، مع عدم الوضع بالحسبان التأثيرات المتنوعة والمتعددة للأقاليم الأخرى على المحور، خصوصاً أن هذا المحور يشكل جزءً من محور وطني هام ورئيسي ماراً من معظم الأقاليم السورية، كما تم اعتبار التنمية التي يسعى إليها المحور ناتجة عن عوامل داخلية فقط.

بعد الانتهاء من هذا المشروع وتسليمه للجهات المعنية، عممت التجربة؛ فاقترحت مجموعة من المشاريع المتبنية لذات الاتجاه التخطيطي"محور التنمية"؛ وهي: محور(حمص- طرطوس) و(حمص- تدمر)و (حمص- حماة)، إضافةإلى سلسلة من المشاريع الأخرى. ثم جمعت هذه المحاور مع بعضها، وعدلت على أساس هذا التجميع؛ مؤدياً ذلك إلى تضارب في استعمالات الأراضي المقترحة.

6-5- أهداف مشروع محور (حمص – حسياء – البريج) المقترحة من قبل المحافظة:

إن الهدف من مشروع محور (حمص – حسياء –البريج) هو:

- التوسع والامتداد العمراني وفق طرق مواصلات، تستقطب الزيادات السكانية، والمقومات التنموية المستقبلية لاستيعاب تلك الزيادات.
- تحديث كافة الخطط والمشاريع الإنمائية في المنطقة، من خلال تطوير شبكات النقل والاتصال، وتطوير مختلف فروع الاقتصاد، التي سوف تؤدّي إلى تزايد الطلب على الخدمات التخصصية على طول المحور، وتوجيه الاستثمارات الحكومية والخاصَّة، بهدف خلق اقتصاديات متنوعة ومتكاملة في عدد لا بأس به من مراكز النمو الحضرية المقترحة، التي تتوفر فيها مقومات النمو المطلوبة.[1]

6-6- الدراسة التي قدمها الدارسون للمشروع:

تم تقسيم المحور إلى ثلاثة مناطق تخطيطية، وحلل المحور باتباع أسلوب Swot إلى: نقاط القوة ونقاط الضعف والمحددات والإمكانات، والشكل(6-3) يبين هذه المناطق التخطيطية، وبناءً على هذا التحليل وضعت الاستراتيجيات من قبل الفريق الدارس؛ والتي ضمت مشاريع وطنية على مستوى القطر وتضمنت الدراسة النقاط التالية:[2]

6-6-1-الموقع والمساحة:

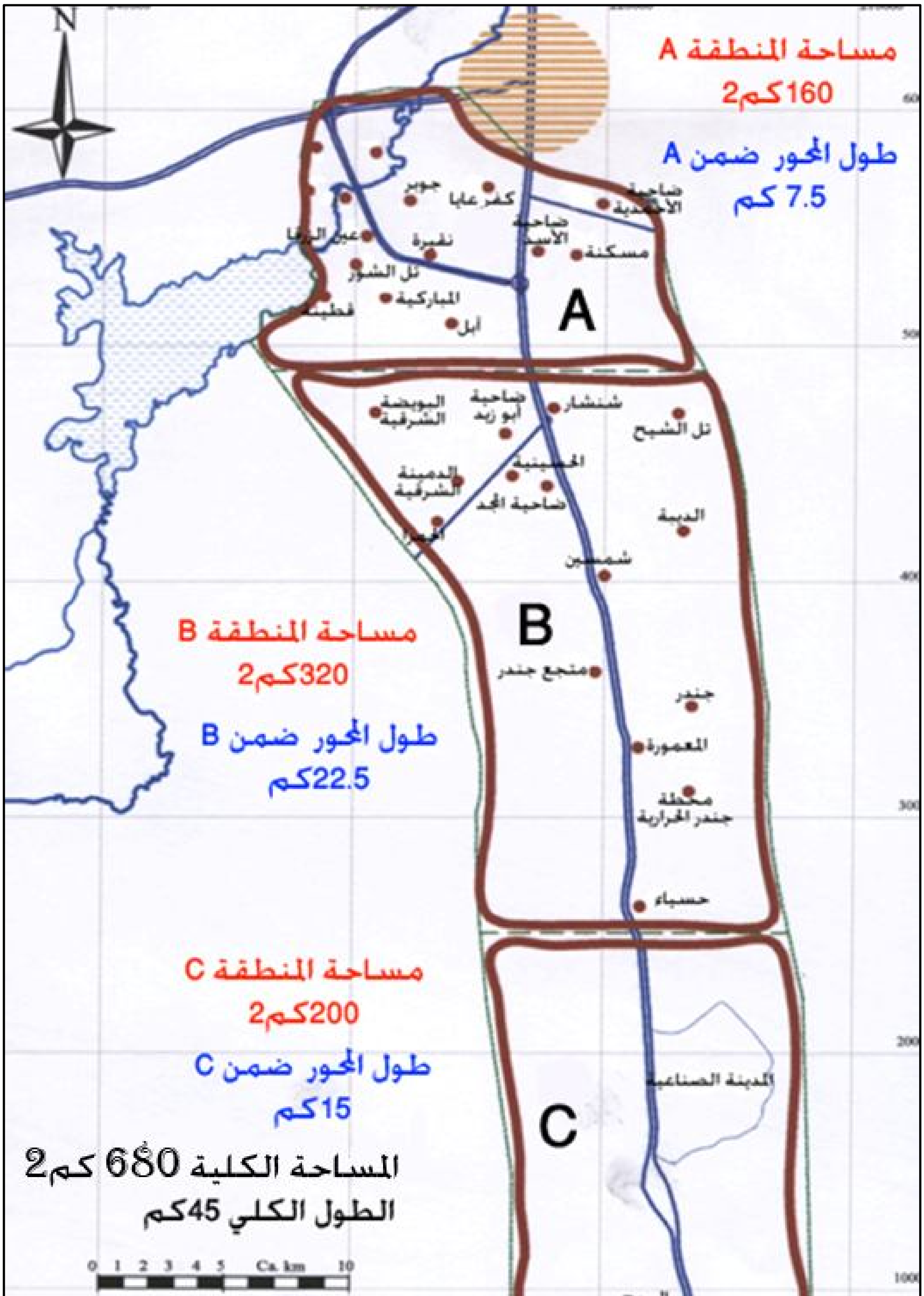
يتمتع المحور بموقع متميز وطنياً ودولياً؛ فهو يربط شمال القطر بجنوبه، كما يصل محافظة حمص مع العاصمة دمشق، وعبره تتصل سوريا شمالاً مع تركيا وجنوباً مع الأردن، اضافة إلى أهميته في الشحن والتصدير وتأمينه سهولة الإتصال مع الموانئ، وتبلغ مساحة التي يغطيها المحور68ألف هكتار[3]، والشكل (6-3) يبين موقعه المتميز.

6-6-2- طبوغرافية المحور:

يبلغ الارتفاع عن سطح البحر 520 م شمالاً و1200م جنوباً، وتتراوح ميوله ضمن ثلاثة مجالات: أقل من(5%) بلغت (76%)، وبين (15% و 13%) بلغت (13%)، وأكثر من (13%) بلغ(11%).[4]

---

1. حسام بركات،زكريا الشيخ محمود،زهير جبور:**المخطط التوجيهي التنموى لمحور طريق حمص–حسياء-البريج(التقرير النهائي)**، وحدة الدراسات المعمارية والتنظيم العمراني في كلية الهندسة المعمارية بجامعة البعث ، سوريا : حمص ، ملخص العرض 16- تموز 2007،ص.1.
2. المرجع السابق،ص.3.
3. حسام بركات،زكريا الشيخ محمود،زهير جبور:**مشـروع دراسة المخطط التوجيهى لتنمية محور حمـص – حسيـاء – البريـج** ، ملخص العرض 16 تموز 2006 .
4. المرجع السابق.



الشكل(6–3) - المناطق التخطيطية التي يتألف منها المحور[1]

1. حسام بركات ، زكريا الشيخ محمود ، زهير جبور : **مشروع دراسة المخطط التوجيهى التنموى لمحور طريق حمص – حسياء البريج (التقرير النهائى)**،مرجع سابق.

6-6-3 - السمات المناخية:

تشمل السمات المناخية التشميس والرياح السطحية؛ حيث بلغ المعدل اليومي للاشعاع الشمسي7.5سا والمناخ"ميديتراني" متوسطي بشكل عام. أما الرياح السطحية فهي رياح شمالية وجنوبية متوسطة، وتصل سرعاتها إلى 13 م/ثا، وغربية شديدة تصل سرعاتها إلى33 م/ثا، ونسبة الرياح السنوية الهادئة تتراوح بين144- 273 ‰.[1]

6-6-4- الخصائص الطبيعية:

يبين الجدول(6-1)الخصائص الطبيعية للمناطق التخطيطية.

A	B	C
تبلغ مساحة المنطقة 160 كم^2،وعدد السكان الحالي 4000 نسمة،الميول والارتفاعات وطبيعة المنحدرات ملائمة لإقامة كافة أنواع المشاريع،مستوى النشاط الزلزالي والتراكيب الجيولوجية وتراكيب الطبقات مناسبة،تحمل التربة جيد ولا وجود للتصحر أو للانهيارات أو للتملح،تربة عميقة وغنية بالمواد العضوية والعناصر المعدنية ونسبة كربونات الكالسيوم متدنية،نسبة المساحات الحراجية متدنية ولا تؤدي الدور الوظيفي والبيئي المنوط بها.	تبلغ مساحة المنطقة 320 كم^2،عدد السكان الحالي 24000 نسمة،الميول والارتفاعات وطبيعة المنحدرات ملائمة لإقامة كافة أنواع المشاريع،مستوى النشاط الزلزالي والتراكيب الجيولوجية وتراكيب الطبقات مناسبة،تحمل التربة جيد ولا وجود للتصحر أو للانهيارات أو للتملح،ترب متوسطة العمل والخصوبة ذات محتوى متوسط من المواد العضوية والعناصر المعدنية ومحتوى مرتفع نسبياً من الكربونات الكلسية،نسبة متدنية للمساحات الحراجية ولا تؤدي الدور المنوط بها وظيفياً وبيئياً،معدل الهطول المطري متوسط(تقريباً 300مم/سنوياً).	مساحة المنطقة 200 كم^2،عدد السكان الحالي2500 نسمة،الميول والارتفاعات وطبيعة المنحدرات:50% ملائمة لإقامة كافة أنواع المشاريع و50% مرتفعات وهضاب،مستوى النشاط الزلزالي والتراكيب الجيولوجية وتراكيب الطبقات مناسبة،تحمل التربة جيد ولا وجود للتصحر أو للانهيارات أو للتملح،ترب ضحلة فقيرة بالمواد العضوية والعناصر المغذية وتحتوي على نسبة مرتفعة من الكربونات الكلسية،نسبة متدنية للمساحات الحراجية ولا تؤدي الدور المنوط بها وظيفياً وبيئياً،معدل الهطول المطري ضعيف(قرابة 200 مم سنوياً).

الجدول (6-1)- الخصائص الطبيعية للمحور[2]

6-6-5- المميزات الطبيعية:

تتلخص المميزات الطبيعية للمناطق التخطيطية الثلاثة في الجدول (6-2).

A	B	C
استعمال مختلط(سكني–زراعي–صناعي– إشغالات مؤقتة)،أراضي زراعية خصبة،موارد مائية سطحية جيدة،نشاط إقتصادي متنوع(صناعة– زرعة– تربية حيوان)،ربط طرقي جيد،توفر شبكات الصرف الصحي،أبنية خدمية متنوعة،كثافة عمرانية مرتفعة(تجمع سكاني لكل 8 كم)،كثافة سكانية مرتفعة(435نسمة/كم^2)	كثافة سكانية متوسطة 68 نسمة/كم^2،قوة عاملة كافية،لا يوجد مياه سطحية والموارد المائية الجوفية محدودة،الكثير من الصناعات مبعثرة خاصة كسارات ومجابل،ناتج زراعي قليل بسبب تدني خصوبة التربة50%غير زراعية.	كثافة سكانية متدنية 12 نسمة/كم^2،قوة عمل ضعيفة،تربة ضحلة وفقيرة،ولا يوجد مياه سطحية والموارد المائية الجوفية محدودة،المدينة الصناعية في حسياء قدر الإنشاء.

الجدول (6-2)- المميزات الطبيعة للمحور[3]

6-6-6- تحليل التجمعات السكنية:

يبين الجدول (6 - 3) تحليلاً للتجمعات السكنية للمحور.

نتيجة التحليل، والاستراتيجيات الموضوعة تبين مايلي: التجمعات ذات طابع ريفي، تتناقص كثافة التجمعات السكانية من الشمال إلى الجنوب، ومساحة المخططات التنظيمية تكفي لاستيعاب النمو السكاني

---

1. حسام بركات و زكريا الشيخ محمود و زهير جبور : **مشروع دراسة المخطط التوجيهي لتنمية محور حمص – حسياء – البريج ،** ملخص العرض 16 تموز 2006،مرجع سابق.
2. حسام بركات ، زكريا الشيخ محمود ، زهير جبور : **مشروع دراسة المخطط التوجيهي التنموي لمحور طريق حمص – حسياء البريج (التقرير النهائي)**،مرجع سابق.
3. حسام بركات و زكريا الشيخ محمود و زهير جبور : **مشروع دراسة المخطط التوجيهي لتنمية محور حمص – حسياء – البريج ،** ملخص العرض 16 تموز 2006،مرجع سابق.

حتى عام 2050؛ **مما توقف عليه**: إيجاد تجمع حضري مدينة جديدة، عدم الحاجة لتوسيع المخططات التنظيمية [1].

A	B	C
عدد التجمعات السكانية 14 تجمع،عدد السكان 40 ألف نسمة،الكثافة السكانية(250)نسمة/كم²،الكثافة العمرانية:تجمع سكني كل 8 كم²	عدد التجمعات السكانية حوالي 14 تجمع،والكثافة العمرانية تجمع سكني كل 8 كم²،عدد السكان 24 ألف نسمة،الكثافة السكانية 250 نسمة/كم²	عدد التجمعات السكانية تجمع سكني واحد وهو البريج،عدد السكان(205)ألف نسمة،والكثافة العمرانية تجمع سكني كل 100 كم²،الكثافة السكانية(12)نسمة/كم²

الجدول (6-3)- تحليل التجمعات السكنية في المحور [2]

6-6-7- الوضع الديموغرافي:

يوجد25 تجمع سكاني بعدد سكان يقارب ل 67 ألف نسمة في عام 2005 م، أكبر هذه التجمعات قطينة 7.642 نسمة في عام 2005م، أصغرها تل الشيخ 194 نسمة عام 2005م، الفئات العمرية: 65 فأكثر بنسبة 8%، 14 سنة بنسبة 49%، 15-65 سنة بنسبة 43%.

تم وضع استراتيجيات؛وهي:الحفاظ على مستوى تعلمي وتقني جيد للسكان وتطويره،الارتقاء بمستوى السكان وخاصة القوى العاملة تعليمياً وفنيا،وإقامة معاهد عليا،والتوسع بالمراكز التعليمية بما يتناسب مع زيادة السكان والمتطلبات الطارئة،إنشاء مدارس مهنية،بناء مدارس جديدة وفق الخارطة المدرسية.[3]

6-6-8- اليد العاملة:

يشكل حجم القوة العاملة قياساً بتعدادات 1970م،1981م،1994م للسكان في القطر نسبة 44.3 % من مجموع عدد السكان، يشكل حجم القوة الفعلية للعمل 34.16 % من السكان، القوى البشرية يمكن أن تلعب دوراً في التنمية إذا ما تم تأهيلها تعليمياً وفنياً، تدني كبير لليد العاملة المتفرغة للزراعة في المنطقتين الزراعيتين A,B ومستوى طبيعي في المنطقة C.

تم وضع استراتيجيات؛ وهي: إنشاء حديقة حيوانات، والمدينة الصناعية وتوسعها، ومدينة معارض السيارات، ومدينة إعلامية، ومدينة صناعية، ومشاريع تنموية مختلفة [4].

6-6-9 - الزراعة والثروة الحيوانية:

الزراعة: متركزة في الثلث الشمالي من المحور، محاصيلها مستنزفة للمياه (حبوب، خضار، أشجار مثمرة)، انعكاساتها سلبية موضعية على المياه والتربة من سوء استخدام الأسمدة والمبيدات.

التربة والغطاء النباتي: أراضي خصبة جيدة الصلاحية للزراعة في الجزء الشمالي من المحور، وتزرع بها معظم المحاصيل الحقلية (بعلية ومروية) وبإنتاجية عالية لدى توفر شروط الإنتاج (أسمدة،ري حديث،مكننة)، وأراضي متوسطة الخصوبة في الجزء الأوسط من المحور، متوسطة الصلاحية للزراعة، أراضي فقيرة قليلة الصلاحية في الجزء الجنوبي من المحور.

الثروة الحيوانية:

الجزء الشمالي من المحور: أعداد جيدة من الأبقار والأغنام والماعز والدواجن؛ وبالتالي إنتاجية جيدة من اللحوم والحليب والبيض.

الجزء الأوسط من المحور: أعداد متوسطة من الأبقار والأغنام والماعز؛ وبالتالي إنتاجية كافية من الحليب وضعيفة من اللحوم.

الجزء الجنوبي من المحور:فقير بالتربية الحيوانية؛وبالتالي بمنتجاتها.

تم وضع استراتيجيات؛ وهي:

- تحسين الإنتاج الزراعي والحيواني فتحسين المردود الاقتصادي للسكان، وحدات زراعية إرشادية ضمن المناطق التخطيطية والقرى.

---

1. حسام بركات و زكريا الشيخ محمود و زهير جبور : **مشـروع دراسة المخطط التوجيهي لتنمية محور حمص – حسياء – البريج** ، ملخص العرض 16 تموز 2006،مرجع سابق.
2. المرجع السابق .
3. حسام بركات وزكريا الشيخ محمود وزهير جبور : **مشروع دراسة المخطط التوجيهي التنموى لمحور طريق حمص – حسياء البريج (التقرير النهائى)** ،مرجع سابق،ص10،6،5.
4. المرجع سابق ،ص. 10 ، 11 .

- حماية الأراضي الزراعية، وتوسيع واستكمال مشاريع الري بالتنقيط، استثمار الثروة السمكية في البحيرة، استثمار التربة المعاد تأهيلها بشكل أفضل.
- حماية الأراضي الزراعية من التوسع العمراني، اعتماد الدورة الزراعية الملائمة، اعتماد طرق الري الحديثة، محاصيل قليلة الاستهلاك للمياه، دعم التربية المنزلية للأبقار، دراسة استثمار بحيرة قطينة للثروة السمكية.
- الاعتماد على الطرق الحديثة في الري والزراعة.
- استبدال المحاصيل الزراعية المستهلكة للمياه بالأشجار لقلة استهلاكها للمياه.
- إقامة مزارع نموذجية.
- تطوير وتحسين مزارع دواجن الدولة.[1]

6-6 -10- الملكيات:

تدني نسبة الملكيات العامة في المنطقة التخطيطيةA، نسبة الملكيات العامة في المنطقة التخطيطية B مقبولة، ارتفاع نسبة الملكيات العامة في المنطقة التخطيطية C.

تم وضع استراتيجيات؛ وهي: توجيه إقامة المشاريع التنموية باتجاه المنطقتين التخطيطيتينC, B.[2]

6-6-11 - الصناعة:

يبين الجدول(6-4) الصناعة بالنسبة للمناطق التخطيطية الثلاثة، **وتم وضع استراتيجيات؛ وهي**: نقل الصناعات إلى المدينة الصناعية.[3]

A	B	C
نسبة العاملين في الصناعة من أبناء المنطقة يجب أن تكون أفضل من (12.3%) فقط، وجود الصناعة أدى إلى: تدهور بيئي، نقص الإنتاج الزراعي بسبب التلوث، آثار سلبية على صحة السكان، إعاقة نشاطات اقتصادية أخرى، منع قيام نشاطات جديدة، تحتاج الصناعات إلى 500 هكتار تقريباً في المنطقة الصناعية	تلوث بيئي موضعي، نسبة العاملين في الصناعة من أبناء المنطقة يجب أن تكون أفضل من(11.7%) فقط، وجود مختلف الصناعات مرتبط بالمنطقة بسبب وجود الطريق الدولي والأراضي الرخيصة، تحتاج الصناعات إلى 250 هكتار تقريباً في المدينة الصناعية	تتركز الصناعات في المدينة الصناعية بحسياء

الجدول (6-4) - الوضع الصناعي في المحور[4]

6-6-12- الوضع التعليمي:

التعليم الأساسي: تقوم في تجمعات المحور 54 مدرسة وتضم 14.320 تلميذة وتلميذ و بمعدل معلم/22 تلميذ، وبكثافة صفية32 تلميذ/الصف في عام (2005-2006م)، ولتغطية النقص القائم تقتضي الحاجة لإشادة نحو 30 مدرسة وفق المعيار الوطني السائد أو نحو 40 مدرسة وفق معيار منظمة الأمم المتحدة للتربية والثقافة والعلوم (الأونيسكو).

التعليم الثانوي العام: تضم تجمعات المحور 9 مدارس ثانوية وتستوعب (2005/2006م) قرابة 840 تلميذ وتلميذة، بمعدل معلم لكل خمسة تلاميذ، وبكثافة صفية 10تلاميذ/الصف الواحد؛ باعتماد نسبة60% لمن يكملون التعليم الثانوي العام، وتبدو الحاجة لتغطية النقص القائم لإشادة 16 مدرسة أو 8 مدارس ثنائية الشعب (وفق المعيار السائد).

التعليم المهني: حالياً غير موجود ضمن منطقة الدراسة، ويفترض لحظه في المستقبل.

رياض الأطفال: مؤسسات تربوية غير قائمة في تجمعات المحور، على الرغم من أن الطابعان الاجتماعي والريفي يلغيان ضرورة لحظها، فإنه من الضروري لحظ هذا النوع من المنشآت التربوية مستقبلاً.[5]

---

1. حسام بركات وزكريا الشيخ محمود وزهير جبور : **<u>مشروع دراسة المخطط التوجيهي التنموي لمحور طريق حمص – حسياء البريج (التقرير النهائي)</u>**، مرجع السابق، ص.21 ، 22 .
2. حسام بركات و زكريا الشيخ محمود و زهير جبور : **<u>مشـروع دراسة المخطط التوجيهي لتنمية محور حمـص – حسيـاء – البريـج</u>** ، ملخص العرض 16 تموز 2006.
3. المرجع السابق.
4. المرجع السابق.
5. حسام بركات،زكريا الشيخ محمود،زهير جبور:**<u>مشروع دراسة المخطط التوجيهي التنموي لمحور طريق حمص – حسياء البريج(التقرير النهائي)</u>**،مرجع سابق،ص ص.12-18.

6-6-13- الوضع الصحي:

تضم المراكز الصحية المتواجدة في تجمعات المحور: 19 طبيباً بشرياً وثمانية أطباء أسنان و16 عنصر تمريض و54 خريج معهد صحي و28 عنصر قبالة؛ وبالتالي فإن الخدمات الصحية غير كافية.

الاستراتيجيات التي تم اقتراحها: مدينة طبية وجامعات خاصة ومراكز بحوث ومراكز تأهيل وتدريب.[(1)]

6-6-14- النقل:

يبين الجدول(6-5) وضع النقل بالنسبة للمناطق التخطيطية الثلاثة.

بناءً على هذا التحليل تم اقتراح مجموعة من الاستراتيجيات: إيجاد مراكز إنطلاق الباصات، إيجاد مطار يخدم المنطقة، تحسين خدمة القطارات وتوسيع الخطوط الحديدية، ربط قطينة مع حمص بخط سياحي سريع، وإشادة أوتوستراد شرقي طريق حمص– دمشق الدولي، وتصويب العقد الطرقية.[(2)]

A	B	C
ربط طرقي جيد بكفاءة فنية غير كافية،وتقاطعات خطرة،والسكك الحديدية غير فعالة،ولا يوجد ربط جوي،وتدني مستوى الخدمات على مستوى كل تجمع وعلى مستوى المنطقة ككل.	ربط طرقي جيد بكفاءة فنية غير كافية،وتقاطعات خطرة،والسكك الحديدية غير فعالة،ولا يوجد ربط جوي،وتدني مستوى الخدمات على مستوى كل تجمع وعلى مستوى المنطقة ككل.	ربط طرقي جيد بكفاءة فنية غير كافية،وتقاطعات خطرة مع بداية تنفيذ عقدة المدينة الصناعية،والسكك الحديدية غير فعالة،ولا يوجد ربط جوي،وتدني مستوى الخدمات في البريج غير أن المدينة الصناعية واعدة بخدمات جديدة.

الجدول (6-5)- النقل ضمن المحور[(3)]

6-6-13- الاتصالات والكهرباء:

الشبكة الكهربائية متوازنة، ويوجد فائض طاقة كهربائية عن حاجة المحور،كما يوجد نقص بخدمات الاتصالات وشبكة الخليوي.[(4)]

6-6-14-المياه والصرف الصحي:

تبين من التحليل حاجة المدينة الصناعية لغاية عام 2030 م إلى (مئة مليون م^3/سنوياً) ولغاية عام 2010م إلى(7 مليون م^3/سنوياً)، وحاجة تنمية محور حمص– البريج لغاية 2030م إلى (196 مليون م^3/سنوياً) ولغاية عام 2010 م إلى (86 مليون م^3/سنوياً)، وحاجة مشروع تشجير القائد الخالد من المياه 240م^3/سنوياً، وحاجة مشروع تشجير القائد الخالد من المياه240م^3/سنوياً ويقترح تقليص مساحة هذا المشروع إلى المناطق التي تم تشجيرها والتي لا تتجاوز10% من المساحة الكلية من المشروع، كما تبين من الدراسة الأولية توفر6 مليون م^3/سنة من المياه الجوفية للمدينة الصناعية و34 مليون م3/سنة لمحور التنمية.

تم اقتراح إستراتيجية جر مياه من نهر الفرات.[(5)]

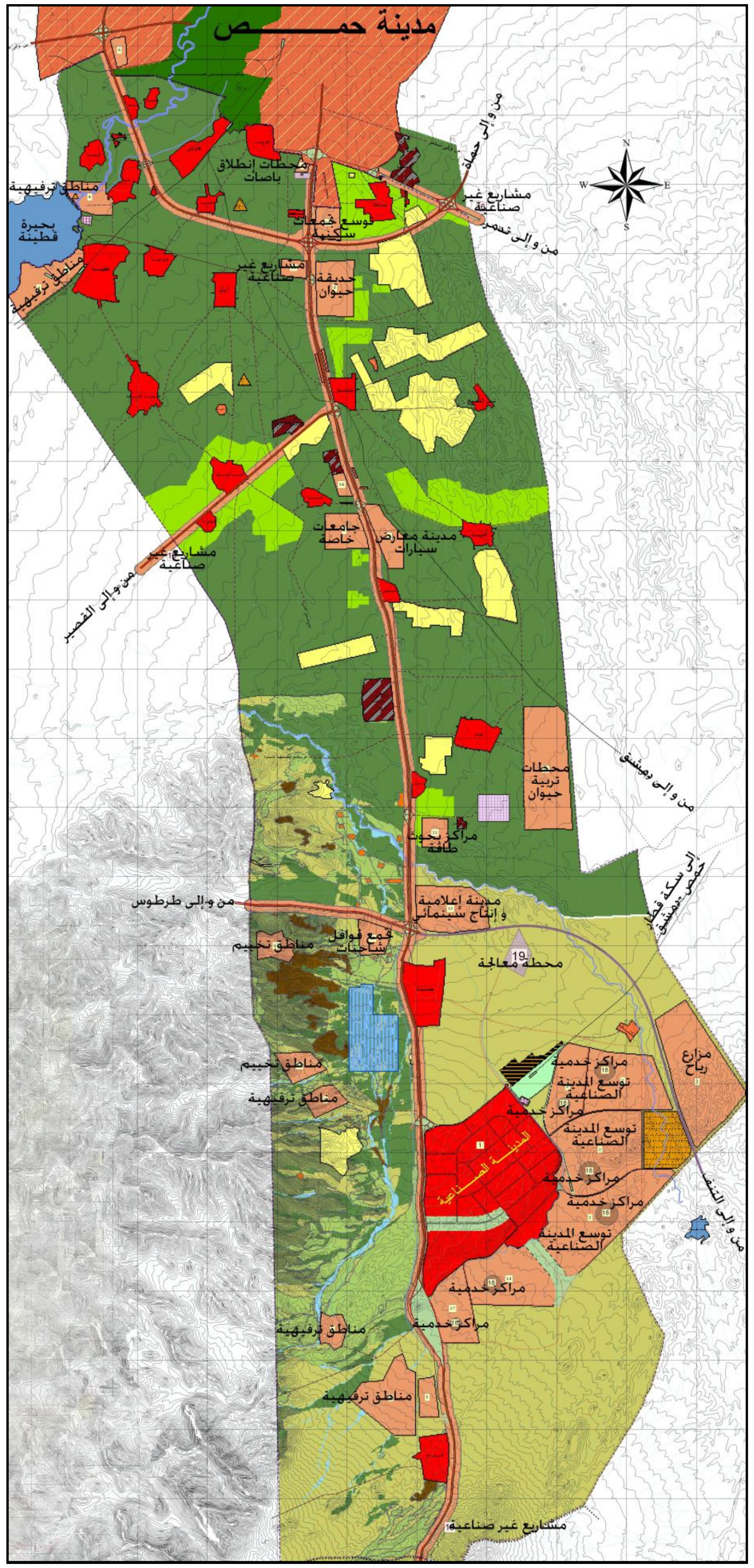
بناءً على ما سبق من التحليل والاستراتيجيات التي وضعها الفريق الدارس تم وضع مخططات المحور للأعوام 2015 م و2030 م و2050 م، انظر الشكل(6- 4) و(6- 5) و(6- 6)؛ وتم بعدها اقتراح مجموعة من المشاريع الإقليمية.

6-7- الدراسات الاقليمية التي قامت بها محافظة حمص:

بعد مشروع محور(حمص– حسياء– البريج) تم اقتراح مجموعة من المشاريع الإقليمية على مستوى المحافظة،انظر الشكل(6-7) لرؤية مواقعها؛ هي:

---

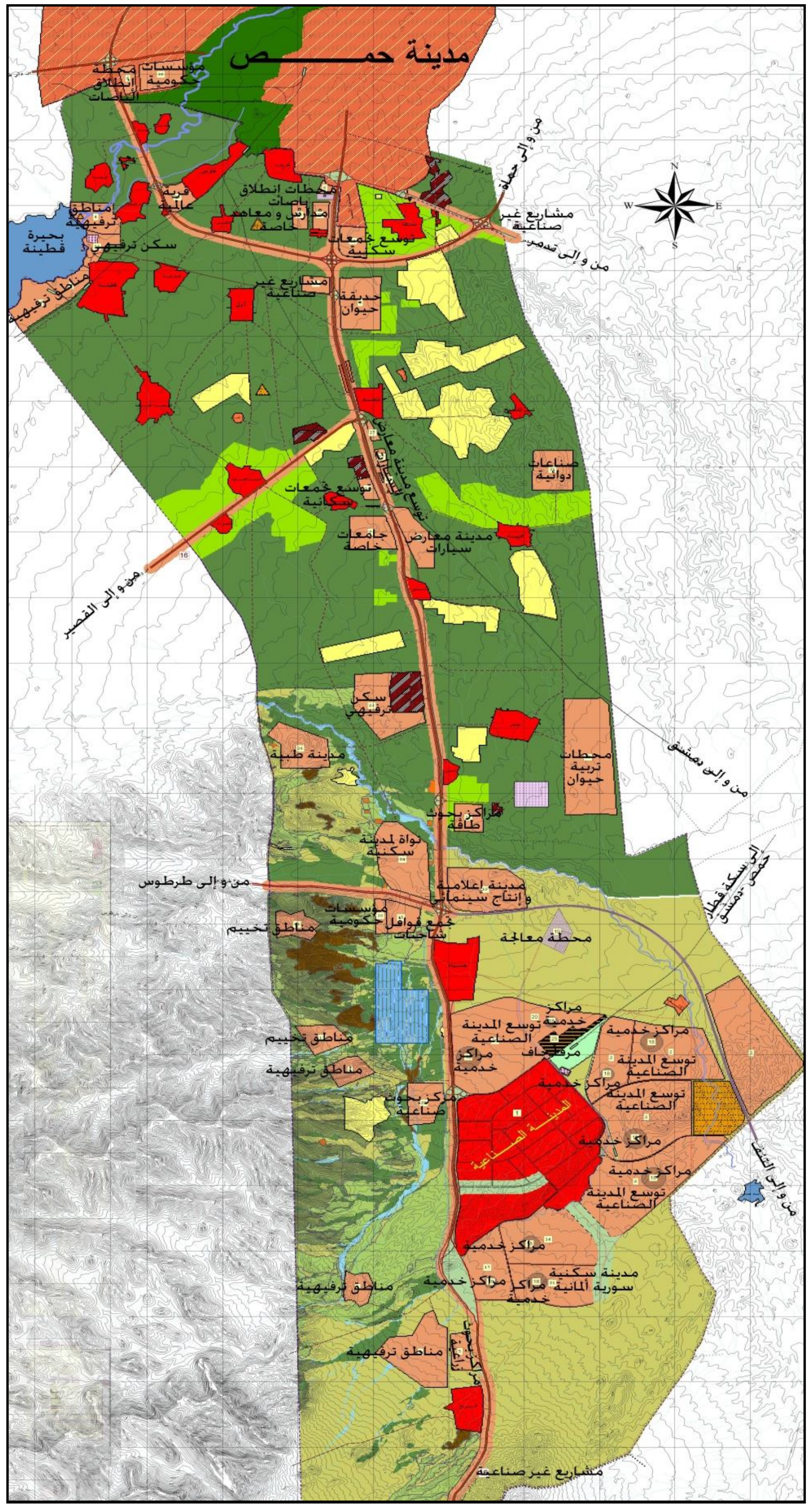
1. حسام بركات،زكريا الشيخ محمود،زهير جبور: **مشروع دراسة المخطط التوجيهي التنموي لمحور طريق حمص – حسياء البريج(التقرير النهائي)**، مرجع سابق،ص.19،18 .
2. المرجع السابق، ص.23 .
3. المرجع السابق،ص.23.
4. حسام بركات وزكريا الشيخ محمود وزهير جبور: **مشروع دراسة المخطط التوجيهي لتنمية محور حمص – حسياء – البريج**، ملخص العرض 16 تموز 2006
5. مرجع سابق، ص.22 .





الشكل (6-4) - مقترح عام 2015 [1]

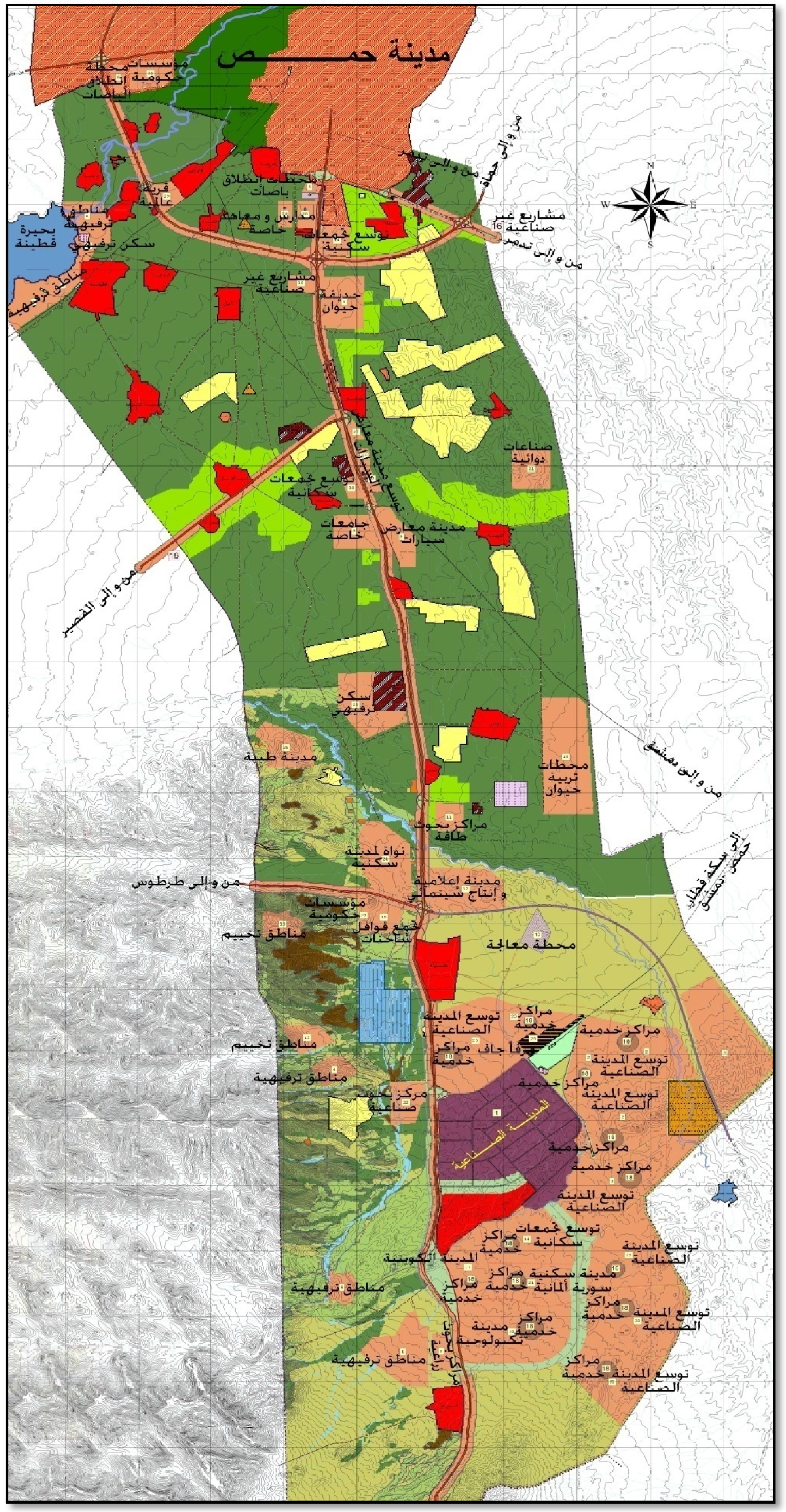
1. المصدر:حسام بركات،زكريا الشيخ محمود،زهير جبور:**مشروع دراسة المخطط التوجيهي التنموي لمحور طريق حمص– حسياء البريج (التقرير النهائي)**،مرجع سابق،لوحة 13:بتصرف الباحثة.





الشكل (6-5) - مقترح عام 2030[1]

1. المصدر:حسام بركات،زكريا الشيخ محمود،زهير جبور:**مشروع دراسة المخطط التوجيهي التنموي لمحور طريق حمص– حسياء البريج (التقرير النهائي)**،مرجع سابق،لوحة 14:بتصرف الباحثة.

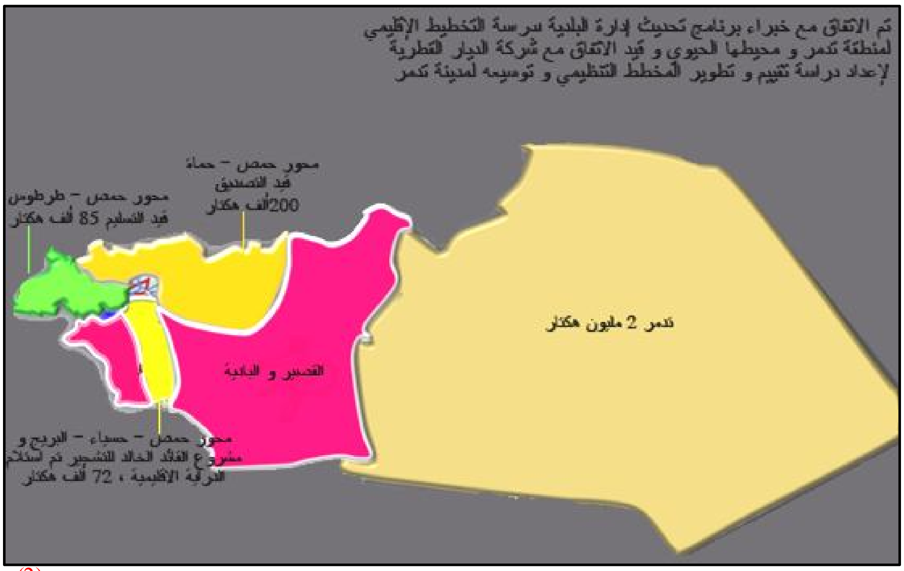




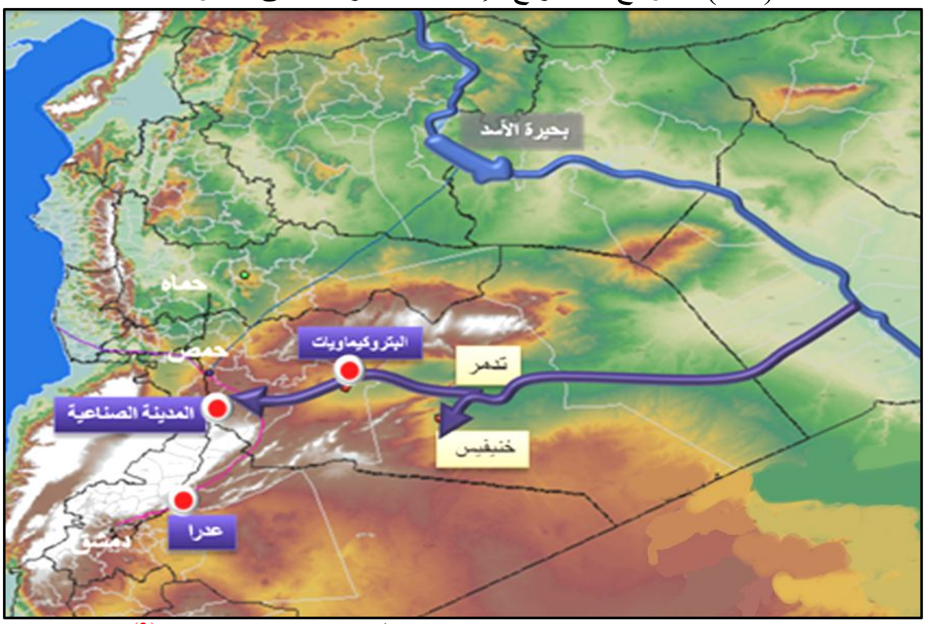
الشكل (6-6) - مقترح عام 2050 [1]

1. المصدر: حسام بركات، زكريا الشيخ محمود، زهير جبور: **مشروع دراسة المخطط التوجيهي التنموي لمحور طريق حمص– حسياء البريج(التقرير النهائي)**، مرجع سابق، لوحة 15 ;بتصرف الباحثة.

- دراسة محور حمص– طرطوس، ومحور حمص– حماة، والدراسات التفصيلية لمدينة تدمر ومحيطها الحيوي.
- مشاريع لها علاقة بتأمين وتوفير البنية التحتية اللازمة لمدينة حسياء الصناعية: خط جر مياه من الفرات إلى تدمر وخنيفيس في عام 2007م؛ وكذلك جر المياه من تدمر إلى الفرقلس (لتغذية مصفاة حمص المزمع إقامتها) إلى المدينة الصناعية بحسياء،انظر الشكل(6-8)الموضح لمسار هذه الخطوط.
- مشروع عقدة حمص الكبرى ومسارات المحاور الطرقية محور شما ل – جنوب وشرق–غرب،انظر الشكل(6-9) المبين لمسارات المحاور الطرقية والشكل (6-10) الموضح لموقع عقدة حمص الكبرى.
- إحداث بعض المطارات كمطار الضبعة والشعيرات، انظر الشكل(6-11) المبين موقع مطار الضبعة.[1]

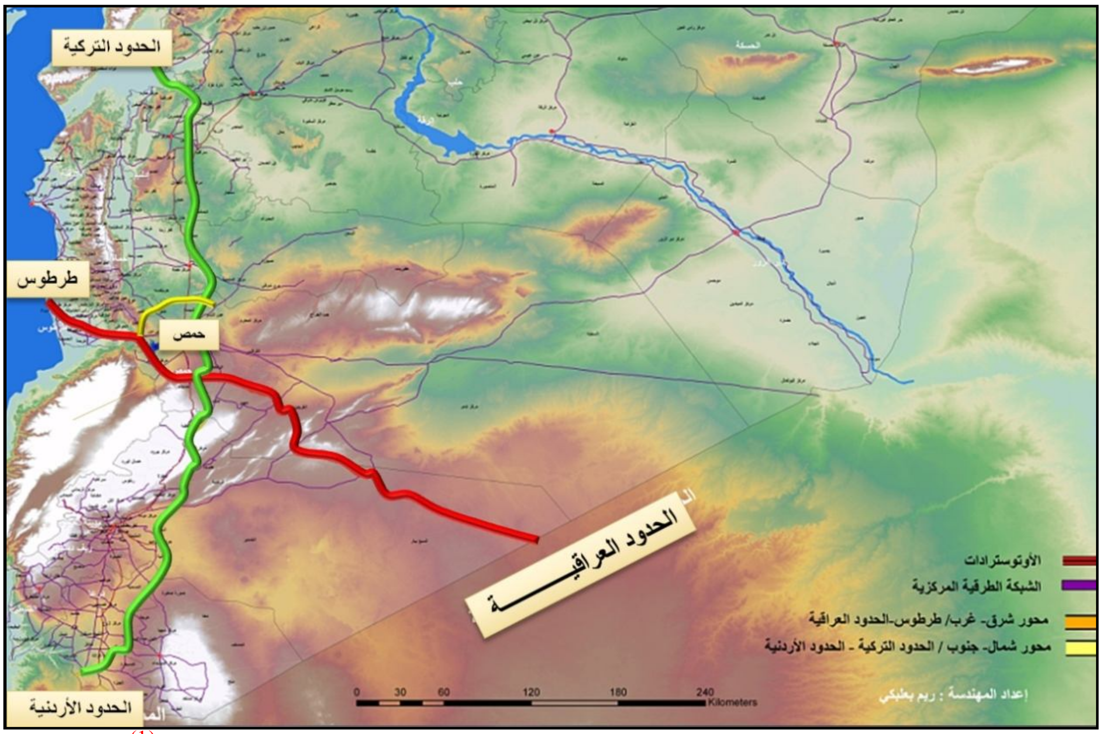


الشكل (6-7) - مواقع المشاريع الإقليمية المقترحة على مستوى المحافظة [2]

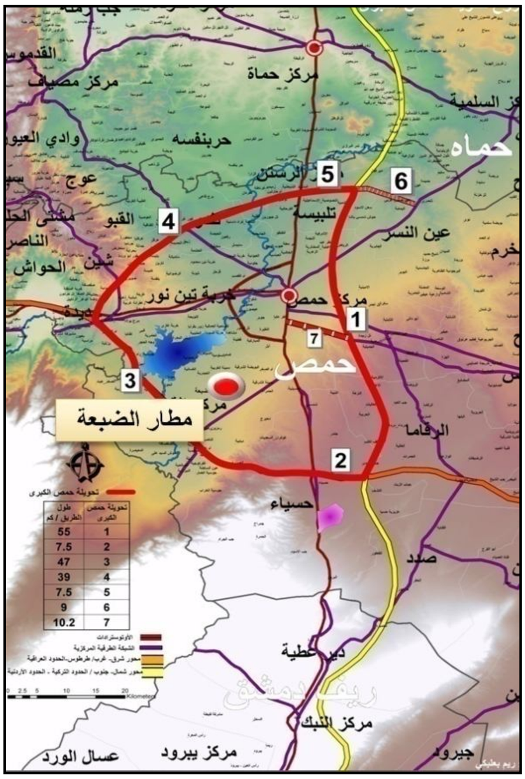


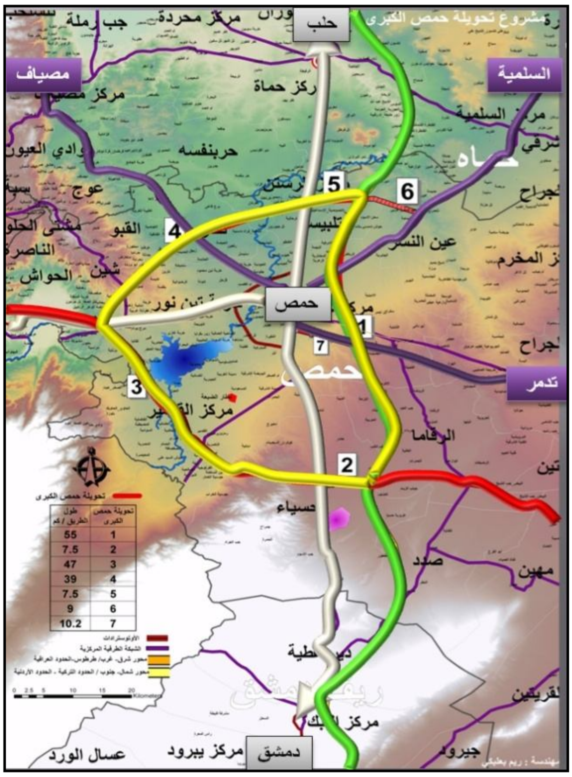
الشكل (6-8) - مشروع جر المياه من أجل المدينة الصناعية[3]

1. زهير جبور ووليد صيداوي : **التخطيط الإقليمي و واقع تطبيقه في محافظة حمص في ظل آفاق التعاون الدولي و المحلي** مؤتمر التخطيط الإقليمي ،سوريا : دمشق ، 26-29 / 11 / 2007 .
2. المصدر : المرجع السابق.
3. المصدر: المرجع السابق.



الشكل (6-9) - مسارات المحاور الطرقية شمال – جنوب و شرق – غرب [1]





الشكل(6-10)- موقع مشروع مطار الضبعة[2] الشكل (6-11) - موقع مشروع عقدة حمص الكبرى [3]

1. المصدر: زهير جبور،وليد صيداوي:**التخطيط الإقليمي وواقع تطبيقه في محافظة حمص في ظل آفاق التعاون الدولي والمحلي**،مرجع سابق.
2. المصدر: المرجع السابق.
3. المصدر: المرجع السابق.

6-8- تحليل وتقييم حالة الدراسة:

اتبع البحث في تحليله و تقييمه لمحور (حمص - حسياء - البريج) المنهجية التحليلية والتحليلية المقارنة و الاستقرائية؛ لإسقاط ما توصل إليه البحث من نتائج نظرية على حالة الدراسة، ابتعاداً عن النقد الغير هادف ولبناء التحليلات والآراء العلمية على قواعد صحيحة انتهج البحث "الاستبيان" كأداة من أدوات البحث العلمي لتأييد التقييم ببيانات رقمية؛ وقد تم توزيع الاستبيان على السادة المحترمين من أهل الاختصاص في البحث العلمي والعمل المهني في مجال التخطيط الإقليمي التابعة للجهات الرسمية و الغير رسمية المختصة في حمص وحلب ودمشق؛ فتوصل إلى:

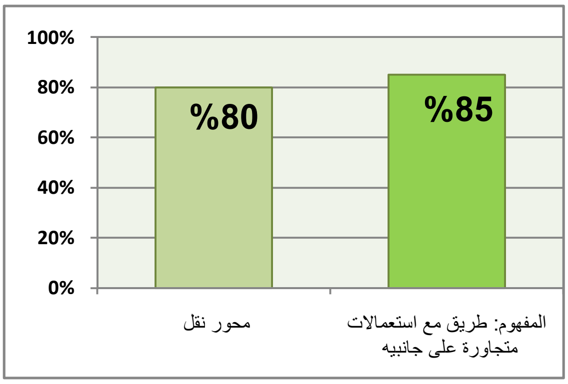
1. لا ينطبق على حالة الدراسة أي من المصطلحين Development Corridor & Development Axis لأن كلاهما يحتاج إلى: وجود علاقات جوار مثمرة دولية، وتجاهل الحدود السياسية الإدارية، ويركز على العلاقات بين الأقاليم، وهذا ما افتقدته حالة الدراسة؛ فلم تدرس العلاقات المتبادلة بين المحافظات والأقاليم.
2. لم تراعي حالة الدراسة المفاهيم الأساسية التي ينطلق منها الكوريدور؛ وهي:
   - Polycentricity: أي النظر إلى أي مركز عمراني على الكوريدور ضمن نظام متكامل وشامل وبأنها مركز ضمن مركز أكبر؛ ولكن نظر إليه على أنه منفصل عما حوله.
   - Polynet: وهي مجموعة من المدن المترابطة، التي توفر بارتباطها شبكة منتجة، وتسهل الخدمة وإمكانية الوصول والحصول على المنتج.

3. إن محور (حمص – حسياء – البريج) لم يراعي التدرج التخطيطي الإداري عند طرح المشروع؛ حيث اقترح المشروع من مستوى الإداري التابع المحافظة، وافتقد إلى الاتصال مع المستوى الإداري الوطني المركزي الأعلى وكذلك الأدنى (إدارات النواحي).
4. تم اختيار المحور المذكور كمنطقة تنموية شريطية لاقتراح مشاريع على المستوى الوطني، وبعد دراسته نهائياً تم اقتراح محاور أخرى للدراسة، في حين يجب أن يتم اختيار حالة الدراسة من بدائل(محاور متعددة) مبرراً ومستنداً إلى دراسات دقيقة ومؤشرات بيانية رقمية تبرر أهميته لدراسته أولاً دون البقية.
5. اقترحت مشاريع على المستوى الوطني في جزء المحور المار بمحافظة حمص دون دراسة تكامل هذه المشاريع اقتصادياً ومكانياً مع خارطة المشاريع الوطنية وكذلك الإقليمية والتأثير المتبادل للعلاقات المتشكلة فيما بينها، وحتى التأثير المتبادل على مستوى المشاريع المقترحة على المحاور الأخرى الخاصة بمحافظة حمص.
6. وزعت المشاريع المقترحة بشكل تقريبي تحليلي بسيط جداً؛ فمثلاً حاجة منطقة الدراسة تقضي وجود مشروع اتصالات فيتم اقتراح مشروع وطني خاص بالاتصالات؛ دون وجود دراسة تراعي تأثير المشروع على المدن والمحافظات المجاورة وكذلك تأثيره الوطني.
7. إن قواعد البيانات المحللة والخاصة بالمشروع عامة وتحتاج إلى تفصيل وخصوصية، ولم تستند إلى بنك للمعلومات وطني، ولم يتم ربطها بقواعد بيانات خاصة بالمحافظة بحيث يصعب تجميع قواعد البيانات الخاصة بكل محور مع بعضها.
8. لم تستند حالة الدراسة إلى بنية نظرية متعلقة بنظريات التخطيط الإقليمي التي تعتبر مؤسساً للتوجه التخطيطي "محور التنمية" ومبرراً لظهوره إلى الواقع العملي، والتي تعتبر أيضاً موجهاً للتحليلات المتنوعة والعمل في المشروع؛ مما أدى ذلك إلى دراسة المحور في عزلة عما حوله متجاهلاً عوامل النمو الإقليمي، وتداخل البنية الداخلية في الخارجية في إحداث النمو الإقليمي.
9. لم تحدد حالة الدراسة الغاية التنموية الرئيسية من المحور، وإنما كان محور(حمص - حسياء - البريج) اجتماع لأنواع متعددة من التنمية؛ متمثلة في المشاريع المقترحة الاجتماعية والبيئية والتعليمية و الاتصالاتية والنقل والصناعة والسياحة، وبذات الأهمية مع عدم التركيز على نموذج تنموي معين؛ بحيث يحصل تخصص و تنوع تنموي في آن معاً، وإن تحديد هذا النموذج التنموي المتخصص و المتنوع يحتاج إلى تحديد: مفهوم المحور ونوعه، وأهميته على المستوى الوطني، وتحليل مقوماته، ودراسة علاقة الإقليم مع الأقاليم المجاورة، والدراسة التنموية على الصعيد الوطني، مع الوضع في الحسبان أن كل نوع من أنواع التنمية يتم في ضوء التنمية الإقليمية المستدامة.
10. إن الاستراتيجيات الموضوعة عامة، ويجب أن تستند على دراسات إحصائية مفصلة ومدروسة.

11. لم تحقق حالة الدراسة المبادئ الأساسية التي يقوم عليها "المحور التنموي": تفعيل الدور الاقتصادي والاقتصاد المتنام؛ حيث لم يقدم دراسة شاملة ومتكاملة للمراكز العمرانية المتواجدة عليه ضمن الرؤية الوطنية ثم الإقليمية، وكيفية تفعيل دورها الاقتصادي، وتكاملها مع بعضها بعلاقات وظيفية إنتاجية، ثم تحديد ماهية هذه العلاقات وطنياً ثم إقليمياً.
12. تجاهلت حالة الدراسة أن محور(حمص – حسياء – البريج) هو جزء من محور تنموي استراتيجي دولي M45 هام ضمن الوطن العربي، وأنه من المحاور المقترحة للتنفيذ على المستوى وزارة النقل و المواصلات باسم محور (شمال – جنوب)، كما يتمتع بثقل اقتصادي دولي، فلم تراعي إمكانية الاتصال مع دول الجوار، وتأثير هذا الاتصال على نوعية المشاريع المقترحة من جهة، وعلى المؤثرات التي يجب أن تؤخذ بالحسبان عند دراسته، بل عومل على أساس محلي، ومنفصل عما حوله من المدن والأقاليم المجاورة.
13. لم يتم العمل ضمن مفهوم وطني محدد يتناول المحور ككل، ومفهوم خاص يتناول المحور بجزئيته المتواجدة في محافظة حمص، وإنما تشكل المفهوم في النهاية؛ وهو: "خط وطريق نقل واستعمالات أراضي على جانبيه".
14. لم يراعي محور (حمص – حسياء – البريج) في دراسته المؤثرات الخارجية إقليمياً ووطنياً، والعوامل الداخلية المتعلقة بالدراسة المتكاملة للإقليم الأوسط المؤلف من حمص وحماة، وحتى محافظة حمص لوحدها.
15. إن حالة الدراسة لم تستند إلى تخطيط وطني شامل، ولم تؤسس على بيانات وطنية وحتى إقليمية توضح علاقة المحور بالمنظور الوطني والإقليمي بين الأقاليم.
16. لم تحدد أهداف حالة الدراسة ضمن أهداف منظور وطني يضم المحور ككل وطنياً، وإنما كانت أهداف الدراسة ضمن حدود محافظة حمص فقط، وهي ذات الأهداف لجميع المحاور التي اقترحت بعد حالة الدراسة، بالرغم من اختلاف أنواع المحاور.
17. قامت حالة الدراسة بتعميم تجربة محور (حمص – حسياء – البريج) على بقية المحاور الخاصة بالمحافظة، وبنفس أسلوب الدراسة وآلية العمل متجاهلة الخصوصية التي يمتلكها كل محور.
18. دُرس كل محور على حدا متجاهلاً دراسات المحاور الأخرى، فتم دراستها بشكل متعاقب وليس بشكل متكامل مع بعضها، ثم جمعت هذه الدراسات مع بعضها؛ مؤدياً ذلك إلى تضارب استعمالات الأراضي.
19. تم دراسة المحور بشكل منفصل عما حوله، وتجاهل التأثيرات المتبادلة والتفاعل القائم بين المحاور مجتمعة والأقاليم التي تمر منها المحاور، وتأثيرات المدن على بعضها.
20. ركزت الدراسة على أفعال العناصر المنفردة ضمن الإقليم الواحد، ولم تراعي العلاقات المتبادلة بين الأقاليم وتأثيرها على المحور المدروس.
21. لم تأخذ حالة الدراسة بحسبانها أن "المحور التنموي" تنظيم هيكلي عمراني يفضي إلى تنظيم عمراني شبكي متعدد المراكز.
22. تنتمي "محاور التنمية" إلى التوجه التخطيطي" المدينة المناسبة" نظراً لدور العوامل الاقتصادية (العولمة) والسياسية في التأثير على تخطيطه؛ وهذا ما أهملته حالة الدراسة؛ حيث تجاهلت دور النظم الاقتصادية على الصعيد الوطني في تشكيله، وارتباطها بالنظم الاقتصادية المجاورة، متجاهلة دور العوامل السياسية في التأثير على تخطيطه في حال كان المحور يصل مع الدول المجاورة.
23. لم تتبنى المشروع مفهوم ونوع وتعريف واضح- الموجود في الفصل الثالث- منذ البداية لتسير على خطوطه الدراسة، وتتحدد في ضوئه نموذج استعمالات الأراضي؛ ولكن تشكل المفهوم في نهاية الدراسة بأنه:"طريق مواصلات، وعلى جانبيه مشاريع تنموية هامة وطنياً".
24. لم يصنف محور (حمص – حسياء – البريج) حتى تتم دراسته ويتحدد نموذج استعمالات الأراضي وفقاً لهذا التصنيف، وإنما توصل إلى تصنيفه في نهاية الدراسة بأنه: محور تنموي رئيسي نظراً لأهميته الوطنية، ودوره في النقل والمواصلات؛ دون وجود أسباب مبررة إحصائية ومؤشرات بيانية يستند عليها التصنيف.
25. لم تراعي الدراسة إمكانية التنفيذ والتمويل، وكيفية التنفيذ والمراحل.

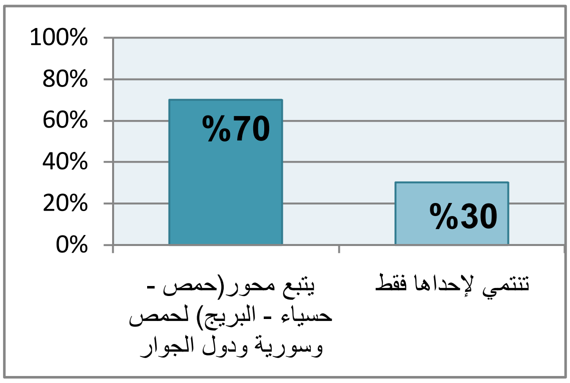
إن تقييم ما سبق يبين:

1. من حيث التعريف والمفهوم: لا يوجد مفهوم وتعريف واضح معتمد ومؤسس لدراسة المشروع منذ البداية؛ فلم يحدد نوع المحور؛ وطريقة العمل وفقاً لهذا النوع؛ وبالتالي لا يحقق هذا المشروع أيٍّ من التعاريف الواردة في الفصل الثالث فهو محور نقل؛ نظراً لوجود بيانات متعلقة به، أما المفهوم الذي يمكن أن ينطلق منه فهو:"طريق مع استعمالات مجاورة على جانبيه"، وهذا ما أكده الاستبيان المبين في الشكل (6-12).



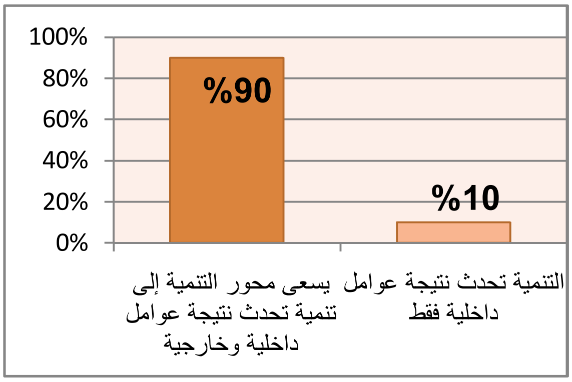
الشكل (6-12)- نسبة الاستبيان

2. إن مقياس تبعية محور(حمص- حسياء- البريج) ليس لحمص فقط بل لسوريا ودول الجوار؛ فهو محور نقل وطني مهم، ولكن ما جرى اعتباره أنه محلي لحمص فقط ولم يراعي قواعد البيانات على مستوى سوريا ومستوى دول الجوار، والشكل (6- 13) يبين نسبة الاستبيان.



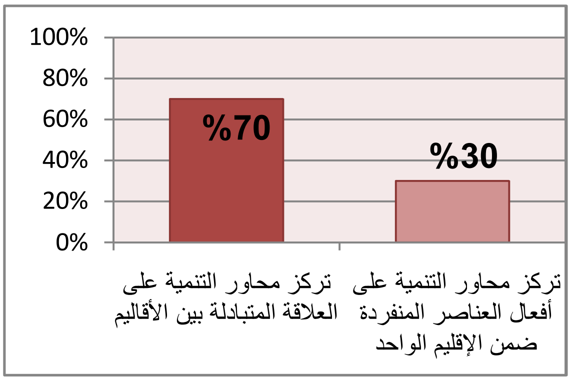
الشكل (6-13)- نسبة الاستبيان

3. يسعى المحور لإنشاء تنمية تحدث نتيجة عوامل خارجية وداخلية معاً، لذلك يجب أن تأخذ الدراسة بحسبانها كلاً من العوامل الداخلية والخارجية وتبنى على أساسها، وهذا ما افتقد إليه حالة الدراسة تأثير العوامل الخارجية، وحتى تأثير العوامل الداخلية لم يدرس بدقة نظراً لعدم وجود قواعد البيانات الوطنية،والشكل(6-14) يبين نسبة الاستبيان.



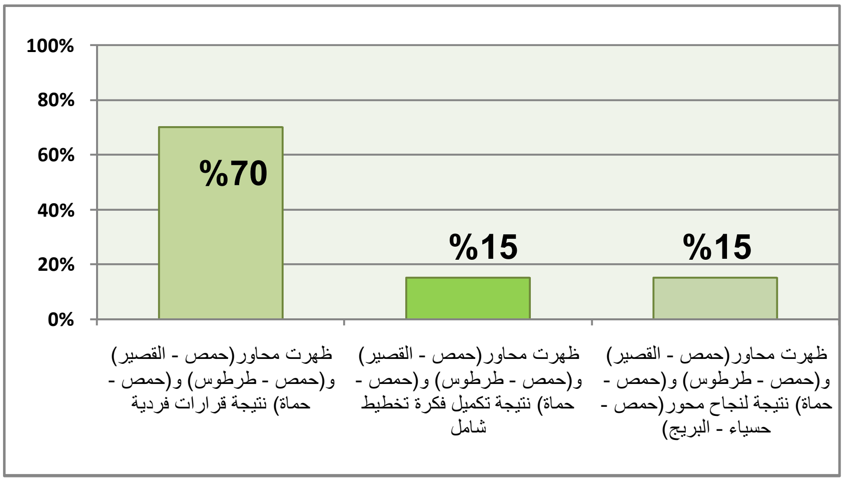
الشكل (6-14) - نسبة الاستبيان

4. تركز محاور التنمية على العلاقة المتبادلة بين الأقاليم، وليس على إقليم واحد فقط بدراسته كوحدة منفصلة ومعزولة عمن حولها؛ وهذا ما افتقدت إليه حالة الدراسة؛ حيث قامت بدراسة كل محور دون التعرض إلى الآثار المتبادلة بينه وبين ما حوله، ويستوجب عند دراسة أي من المحاور أن يدرس تأثير الأقاليم المجاورة على إقليم الدراسة؛ فمثلاً لم يدرس تأثير استحداث خط لجر المياه على الإقليم الشرقي، وهذا ما أكده الاستبيان في الشكل (6-15)



الشكل (6-15)- نسبة الاستبيان

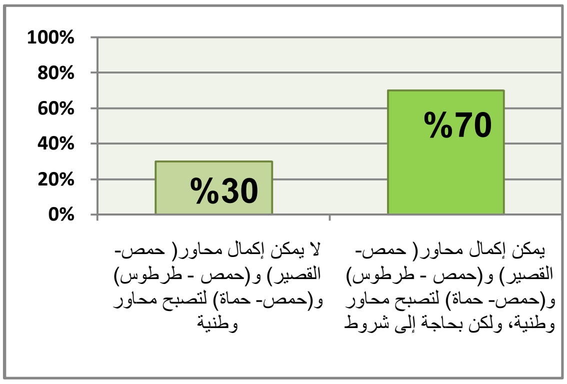
5. إن مشاريع محور(حمص- القصير) و(حمص- طرطوس) و(حمص- حماة) ليست نجاحاً لمحور(حمص- حسياء- البريج)، كما أنها ليست إكمالاً لفكرة تخطيط إقليمي شامل؛ في حين جاءت نتيجة قرارات فردية، ويجب أن يكون تكميل فكرة تخطيط إقليمي شامل وطني، فقد تنافى منه التسلسل الهرمي في اتخاذ القرارات من الأعلى إلى الأسفل وبالعكس، وهذا ما أكدته نسبة الاستبيان 70% المبينة في الشكل(6-16).



الشكل (6-16) - نسبة الاستبيان

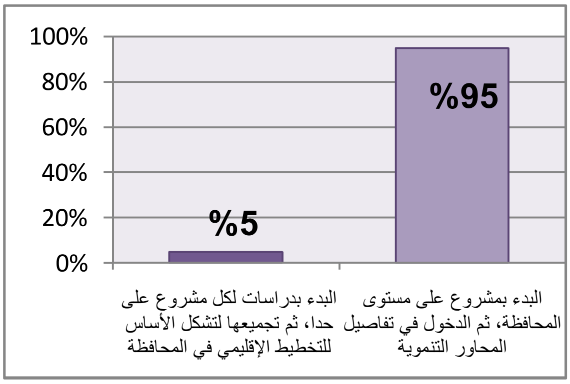
6.لا يمكن إكمال مشاريع محور(حمص- القصير) و(حمص- طرطوس) و(حمص- حماة) لتصبح محاور وطنية كمحور(حمص- حلب- إنطاكية)، ومحور(حمص- دمشق- درعا) بالصيغة وآلية العمل التي طرحت بها، في حين يمكن إكمالها بشروط؛ هي:

- تحديد أهداف التخطيط الإقليمي الشامل على مستوى الدولة.
- الحصول على قاعدة المعلومات اللازمة.
- تحديد البنود الرئيسية وخطة الورق والعمل على ربطها بأولويات التنفيذ.
- أن تكون الدراسة شاملة على كامل المحور وأن تكون المحاور مكملة لبعضها من حيث الإمكانات.
- اتفاق سياسي واقتصادي بين الدولتين.
- الأخذ بالدراسات القائمة الإقليمية وغيرها وتقييمها.
- إعداد الدراسات الإقليمية في هذه المحافظات ووضع في الحسبان طريقة تنمية كل محافظة حسب ظروفها، وإن كانت متماثلة فدمج دراسات التخطيط الإقليمي من قبل جهة خبيرة لإعطاء مخطط واحد ومتكامل ومنسجم مع طبيعة كل محافظة، وهذا ما أكدت عليه نسبة الاستبيان المبينة في الشكل (6-17).



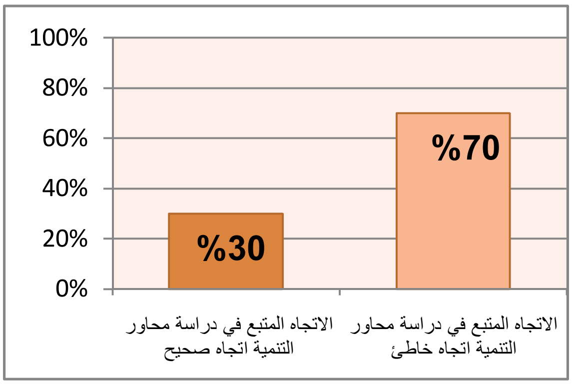
الشكل (6-17) - نسبة الاستبيان

7.قبل البدء في مثل هذه المشاريع؛ العمل على المستوى الوطني في المرحلة الأولى، ثم البدء بالجزء، لأن الاتجاه المعاكس لا يعبر عن الدراسات الإقليمية؛ متسبباً في تضارب استعمالات الأراضي عند تجميع المحاور على مستوى المحافظة؛ مما يصعب اجتماع المشاريع الخاصة بالمحافظات للمحور الوطني كاملاً في غياب التخطيط الوطني الشامل والمناطقي. وقد جاء تأييد الاستبيان لهذا التقييم بنسبة 95% مبيناً في الشكل (6-18) نسبة الاستبيان.



الشكل(6-18) - نسبة الاستبيان

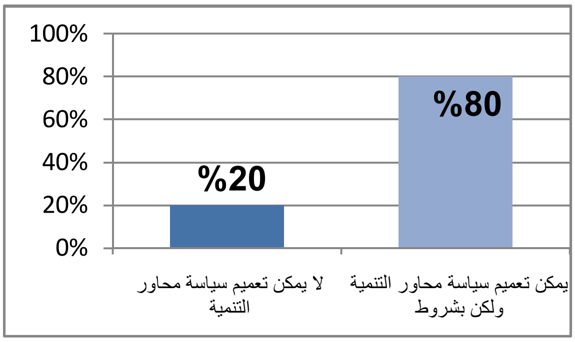
8.إن الاتجاه المتبع في دراسة محاور التنمية الخاصة بمحافظة حمص؛ والقائم على إنهاء الدراسة الخاصة بكل محور تنموي على حدا، ثم الطلب بتجميع هذه الدراسات في نهاية الأمر؛ لدراسة تأثير كل محور على الآخر اتجاه خاطئ؛ لأن هذه الدراسات يجب أن تكون متكاملة منذ البداية وليس في نهاية العمل؛ بحيث يصبح تعديلها أمراً صعباً، وبذلك افتقدت إلى أسس الدراسات الإقليمية؛ حيث لم يدرس تأثير كل من هذه المحاور– محور(حمص– حماة) ومحور(حمص– طرطوس) ومحور البريج كل واحد على الآخر منذ البداية، ولكن بعد الانتهاء من دراسة المشاريع تم تجميعها وتسليمها؛ وبالتالي لم تراعى هذه التأثيرات لدى دراسة استعمالات الأراضي المقترحة؛ فقد تضاربت استعمالات الأراضي بشكل كبير بين كل من محور (حمص- طرطوس) و(حمص- حسياء)، فمن الملح إنجاز التخطيط الإقليمي الشامل أولا، والشكل الجانبي يبين نسبة الاستبيان.



الشكل (6-19)- نسبة الاستبيان

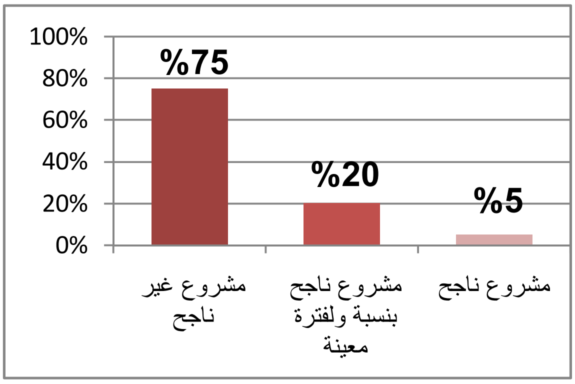
9.عند التفكير بمحاور التنمية لابد من إنجاز التخطيط الإقليمي الشامل؛ المراعي لخصوصية كل محافظة وعلاقتها مع بقية المحافظات؛ وعندئذ يمكن تعميم هذه السياسة بما يتناسب مع احتياجات كل محافظة و خصوصيتها، ضمن الشروط الآتية:

- إنجاز تخطيط إقليمي وطني شامل، ثم الدراسة الشاملة على المستويين الوطني والإقليمي،ومن ثم التخطيط على مستوى الكوريدور.
- تحديد أهداف التنمية وأدواتها، والربط مع فكر تخطيط إقليمي شامل،ووضع أولويات للتنفيذ.
- بحسب ظروف وموقع كل محافظة.
- أهمية المحور التنموي للإقليم والمحافظة.
- توافر قاعدة البيانات.
- أهمية المحور الاقتصادية والتجارية.
- اعتماد جهة ذات خبرة تقوم بإعداد الدراسات الإقليمية.
- توفر القاعدة الاقتصادية،وتوفر اليد العاملة والبنى التحتية، وهذا ما أكدت عليه نسبة الاستبيان المبينة في الشكل (6-20).



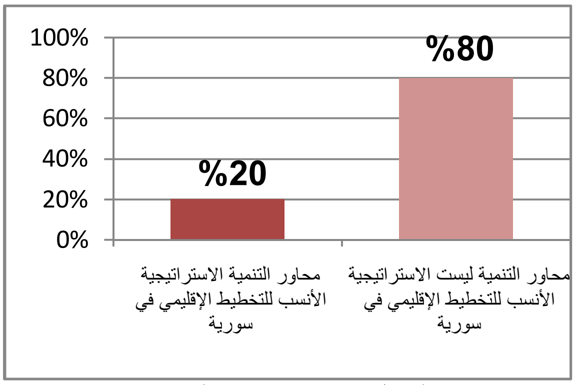
الشكل (6-20) - نسبة الاستبيان

10. محور(حمص– حسياء– البريج) مشروع غير ناجح لافتقاره إلى عناصر مهمة: كقواعد البيانات الوطنية والمتخصصة التفصيلية، والقرارات الجماعية الوطنية؛ ويمكن الاستفادة منه كنتيجة سلبية لآلية طرح المشاريع، ومن ثم تلافي السلبيات الكثيرة التي حدثت فيه بعد التعرف عليها ودراستها، ولكنه بحاجة إلى تصميم حديث واقعي شامل وعميق أكثر من الذي قدم، ومن ثم ربطه بالتخطيط الإقليمي ككل، وتؤكد هذه النتيجة نتائج الاستبيان الجانبية.



الشكل (6-21) - نسبة الاستبيان

11. إن مشاريع"محاور التنمية الإقليمية" ليست الإستراتيجية الأنسب للتخطيط الإقليمي في سورية، وإنما وجود تخطيط إقليمي لسوريا وإستراتيجية تخطيطية وطنية، وبالتالي ستنشأ عنها استراتيجيات محددة لكل إقليم، وربما لعدة أقاليم بحسب: طبيعة الأقاليم المدروسة، ونقاط القوة والضعف والإمكانات والمخاطر لكل إقليم من هذه الأقاليم في ضوء الإستراتيجية والخطة الإقليمية الوطنية، وعندها ربما تكون"محاور التنمية" السياسة الأنسب لإقليم المنطقة الوسطى كاملة، وليس لمحافظة حمص فقط؛ فتساعد على تشكل محور تنمية خطي شريطي اقتصادي لكلا المحافظتين(حمص وحماة)،وهذا ما أكد عليه نسبة الاستبيان في الشكل (6-22).



الشكل (6-22) - نسبة الاستبيان

الخلاصة:

تناول الفصل لمحة عن مدينة حمص، وأهمية محور(حمص- حسياء – البريج)، ثم سيناريو التوجه التخطيطي "محور التنمية" في محافظة حمص، وآلية العمل بمشروع "المحور التنموي"، وأهداف المشروع المقترحة من قبل المحافظة، ثم عرض المشروع: لموقعه ومساحته، وطبوغرافية المحور، والسمات المناخية، الخصائص الطبيعية، والمميزات الطبيعية، وتحليل التجمعات السكانية، والوضع الديموغرافي، واليد العاملة، والزراعة، والثروة الحيوانية، والملكيات، والصناعة، والوضع التعليمي، والوضع الصحي، والنقل، والاتصالات، والكهرباء، والمياه والصرف الصحي، وعرض الدراسات الإقليمية التي قامت بها المحافظة؛ التي جاءت بعد مشروع محور(حمص–حسياء–البريج)، وتحليلاً وتقييماً للمشروع؛ **متوصلاً إلى الآتي:**

1. تتمتع مدينة حمص بموقع جغرافي استراتيجي مميز، وتشكل أرضية ثابتة لتوجه" محاور التنمية" فهي مفصل تجاري استراتيجي (Hub) ضمن مفصل تجاري استراتيجي أكبر؛ وهو سورية (National Hub).
2. تحتاج سياسة "محاور التنمية" إلى وجود تخطيط وطني وإستراتيجية وطنية اقتصادية ومكانية.
3. لا بد قبل البدء بمحور التنمية تحديد أهدافه ضمن الإطار الوطني، ثم نوعه، وبعدها يتم تحديد نموذج استعمالات الأراضي المرتبط به.
4. أن تكون الأهداف المتوخاة من المحور متناسبة مع نوع المحور وإمكانياته.
5. ضرورة دراسة الشبكة المكانية للمشاريع الوطنية، وربط المشاريع المقترحة على المحور مع هذه الشبكة، ودراسة علاقاتها مع بعضها.
6. تركز محاور التنمية على العلاقة المتبادلة بين الأقاليم، وتسعى إلى تنمية يحدثها تفاعل عوامل داخلية وخارجية.
7. لا يحقق مشروع محور (حمص – حسياء – البريج) مفهوم المحور التنموي أو الكوريدور التنموي أو الممر التنموي؛ بل هو محور نقل بمعنى طريق نقل يصل بين نقطتين ضمن الحدود الإدارية لمحافظة حمص بمحافظة حمص.
8. لا يمكن اعتماد المشروع بالصيغة المطروحة، وآلية العمل المقدمة التي تم بها دراسة مشروع (حمص – حسياء – البريج).
9. إن الاتجاه المتبع في دراسة مشروع (حمص - حسياء – البريج) اتجاه خاطئ، ولا ينتمي إلى التخطيط الإقليمي.
10. مشاريع المحاور التي أتت بعد (حمص- حسياء- البريج) ليست تكميل لفكرة تخطيط إقليمي شامل إنما جاءت نتيجة قرارات فردية.
11. لا يمكن إكمال محاور التنمية المقترحة في حمص لتصبح وطنية بصيغتها الحالية.

12. إن محاور التنمية ليست الإستراتيجية الأنسب للتخطيط الإقليمي في سوريا؛ ولكن هناك حاجة لتخطيط إقليمي وطني، وفي ضوئه تتحدد الحاجة لوجود محاور تنمية أم لا.
13. إن مشروع (حمص- حسياء- البريج) مشروع غير ناجح لعدة أسباب:

- الحاجة للمشروع لم تتحدد في ضوء الاحتياجات الوطنية والإقليمية، ولا يوجد قاعدة معلومات توضح هذه الحاجة.
- إن أهداف المشروع لا تتناسب مع أهميته الوطنية من جهة، ولم تتم في ضوء الأهداف الوطنية والإقليمية للمحور.
- لا يوجد تدرج في مستويات التخطيط.
- لم يراعي إمكانية التنفيذ وحدود المخططات التنظيمية؛ فقد تناولت المحور ضمن الحدود الإدارية للمحافظة ككل، ولم تراعي الحدود الإدارية للنواحي والمدينة الرئيسية داخل حدود المحافظة، بل تجاهلت المخططات التنظيمية والحدود والضوابط الإدارية؛ فهو غير قابل للتنفيذ.
- افتقاره لمنهجية تخطيطية واضحة، وعناصر التخطيط الإقليمي.
- إن القيم البيانية التي أسست عليها الدراسة قيم تقديرية وتقريبية وتحتاج إلى تفصيل أكثر، والجدول(6-6) يبين نتيجة التقييم.

من التجارب العالمية والأسس النظرية	التقييم	الملاحظات
الأهداف	☒	لا تصب الأهداف ضمن أهداف وطنية محددة، ولا تراعي أهمية المحور الوطنية، والمؤثرات الخارجية التي تؤثر على اقتصاد المحور، والمفاهيم الحديثة.
الأساس النظري ونظريات التخطيط الإقليمي	☒	لا يوجد أساس نظري اعتمدت عليه الدراسة.
التدرج في مستويات التخطيط	☒	لم يراع المشروع التدرج في مستويات التخطيط من الأعلى إلى الأسفل وبالعكس، وإنما انحصر ضمن مستوى واحد خاص بمحافظة حمص.
التعريف والمفهوم	☒	لا يوجد تعريف ومفهوم واضح سارت على خطوطه الدراسة منذ البداية
اقتراح هذه المشاريع	☒	لم يتم ضمن إطار الإستراتيجية الوطنية الاقتصادية والوطنية، وتحليل المعطيات الحالة الراهنة لمحافظة حمص.
الحاجة إلى هذه المشاريع تتم في إطار وطني	☒	لم يراع ربط الاحتياجات لهذه المشاريع مع الاحتياجات الوطنية

الجدول (6-6) - تقييم مشروع (حمص- حسياء – البريج)

الفصل الخامس

واقع التخطيط الاقليمي واستراتيجية التنمية المكانية في سورية

إن للموقع الجغرافي الاستراتيجي ولجغرافية النقل ولسهولة الوصول دوراً كبيراً في التفكير بمحاور التنمية، كما تتوقف محاور التنمية على وجود تخطيط وطني شامل، ثم مناطقي وإقليمي، ويشرح الفصل أهمية محاور التنمية بالنسبة لسوريا، وواقع التخطيط الإقليمي فيها.

5-1- سوريا و موقعها المميز:

تقع سوريا في غرب أسيا،وهي من الدول الأعضاء في منظمة الاسكوا[1]، تتميز بموقعها الجغرافي المهم؛ فهي بمثابة القلب بالنسبة للعالم العربي[2]، وتعتبر همزة الوصل بين القارات الثلاثة أسيا وأوروبا وإفريقيا؛ لموقعها على مفترق الطرق العالمية بينها، حيث تلتقي عندها خطوط العالم التجارية البرية والبحرية والجوية، كما تطل بواجهتها الغربية على البحر الأبيض المتوسط ؛ وهذا أعطاها أهمية إستراتيجية من الناحية الجغرافية والسياسية والاقتصادية التجارية؛ فكانت محطة مهمة على طريق الحرير القديم؛ فمثلت في تلك الفترة جسراً برياً ربط بين شرق البحر الأبيض المتوسط بالهند وبالشرق الآسيوي[3]. وتتوسط اليوم المراكز الصناعية والتجارية الرئيسية في أوروبا ومراكز إنتاج النفط في منطقة الخليج العربي.

تتحكم سوريا في منافذ متعددة براً وبحراً وجواً، [4] تتميز شبكة الطرق المارة عبرها بأهميتها التجارية لقصرها، وتشكل ممراً للقوافل التجارية القادمة من الشرق الأقصى[5] وتصل سواحلها بالعالم الأوروبي؛ استفيد من هذه السمات قديماً فأصبحت ممراً رئيسياً من ممرات العالم الكبرى لتجارة العبور بين الشرق والغرب، وسوقاً طبيعية لتجارة الترانزيت والبضائع الأجنبية التي تمر في طريقها إلى فلسطين وتركيا والعراق وإيران[6]، فساعد هذا على ظهور سلاسل من المدن والموانئ التجارية على نسق واحد بأعداد لا مثيل لها في أي بقعة من الأرض، انظر الشكل(5-1)، واليوم يمكن أن تلعب المنافذ السورية باختلاف أنواعها دوراً مهماً تجارياً حيوياً دولياً بل وعالمياً مع خارطة الاقتصاد العالمي في حركة الترانزيت وإعادة التصدير نحو الأسواق العالمية، وتعتبر المناطق الحرة السورية منافذ اقتصادية مهمة للتواصل مع العالم الخارجي، يمكن أن تكون سوريا بكاملها منطقة حرة جاذبة للاستثمارات باعتبارها بوابة الشرق اليوم والممر الوحيد للترانزيت بين أوروبا والخليج العربي؛ فهي أقرب نقطة بين المتوسط والعراق، ويمكن العمل على تأكيد فكرة أن سوريا مركز النقل الإقليمي ومركز الإنتاج وإعادة التصدير لمنطقة الشرق الأوسط بكاملها[7].

فنشأت فكرة الممر الدولي السوري؛ الذي يعني: إقامة عمليات ربط مع الدول المختلفة والتي ستؤدي إلى أن تصبح سوريا ممراً دولياً يصل بين أوروبا والخليج العربي من جهة وبين أوروبا والعراق مستقبلاً وإيران ودول أسيا الوسطى من جهة أخرى مؤدياً ذلك إلى خفض تكاليف النقل الدولي وزيادة أرباح المؤسسة العامة للمواصلات.

5-2 - واقع شبكة الطرق في سوريا:

تحتل سوريا المرتبة الثانية بين الدول العربية من حيث الكثافة الطرقية؛ حيث وصل طول الشبكة الطرقية فيها إلى 7000 كم منها 1000 كم طرقاً سريعة (أتوسترادات).

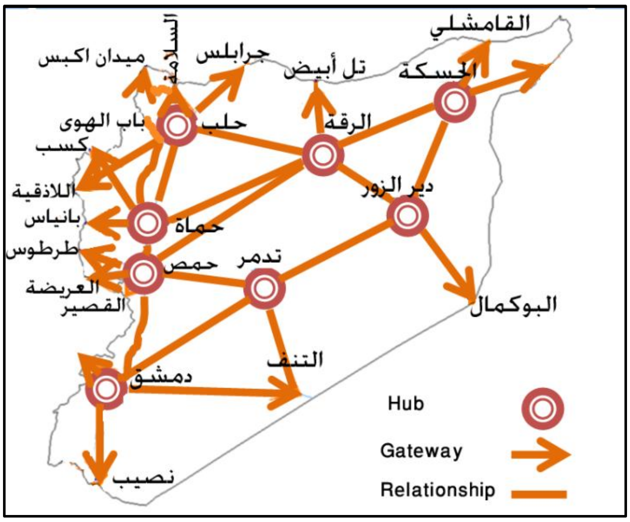
خلال التتبع التاريخي لشبكة الطرق السورية يلاحظ: بدأ الاهتمام بالطرق السورية في نهاية الخلافة العثمانية بسبب ازدهار التجارة؛ فكانت حركة النقل والمواصلات بين دمشق والبلدان المجاورة سهلة تؤمن الاتصال مع ما يجاورها بيسر وسهولة، ولكن الاحتلال والظروف السياسية التي مرت بها البلاد أفقدت الطرق البرية أهميتها؛فساد ركود عام شل حركة التجارة الخارجية مع بلدان العالم المختلفة، وأضعفت العلاقات وصارت مقتصرة على الجانب الفرنسي فقط[8].

---

1. منظمة أسست عام 1973م،واسم مختصر لمنظمة الأمم المتحدة للتنمية لدول غرب أسيا؛وتضم جميع دول هذا الإقليم من بينها 13 بلداً دولة عربية؛وهي تعنى بالجانب الاقتصادي والاجتماعي للدول.
2. عبد الحميد عز الدين:**مدينة حمص في العهد الروماني**،مجلة دراسات تاريخية،العددان29-30،آذار–حزيران،1988م،سوريا:دمشق،ص.86،85.
3. محمود رمزي:**علاقات سوريا التجارية**،مجلة دراسات تاريخية،العددان49-50،آذار–حزيران،1994م،سوريا:دمشق،ص.161.
4. **خريطة سوريا–التقسيمات الإدارية**:المؤسسة العامة للمساحة،1998م.
5. عبد الحميد عز الدين:**مدينة حمص في العهد الروماني**،مرجع سابق،ص.90.
6. محمد خير فارس:**نظام الانتداب الفرنسي على سوريا،1920-1928**،دار طلاس،سوريا:دمشق،1998،ص.363.
7. محمود رمزي:**علاقات سوريا التجارية**،مرجع سابق،ص.373،161.
8. المرجع سابق،ص.162،171.

لدى دراسة واقع شبكة الطرق الموجودة من الناحية الجغرافية يلاحظ أنها تعاني من:-

1. ضعف الترابط، والانفصال عن بعضها؛ فتنفصل نسبياً الأجزاء الشرقية من البلاد عن الغربية مؤدياً ذلك إلى تفاوت اقتصادي بينهما.
2. ضعف التكامل؛ حيث لا تتكامل طرق المواصلات مع المنافذ البرية والبحرية والجوية في العمل والأداء الاقتصادي لتشكل شبكة اقتصادية.
3. العزلة والانقطاع عما يجاورها من البلدان الأخرى متسبباً ذلك في ضعف فاعليتها الاقتصادية.



الشكل (5-1)- المدن السورية التجارية [1]

5-3- واقع النمو والتنمية وأسبابهما في المحافظات السورية:

ظهرت مؤخراً مجموعة من الإشكاليات؛ ارتبطت بـ : نمو وتضخم المدن الرئيسية، والزيادة السكانية، وتطور الصناعات، وشبكة المواصلات؛ تصنف هذه الإشكاليات على النحو التالي:

- **إشكاليات ديموغرافيَة:** تمثلت في ارتفاع معدلات الهجرة الداخلية والخارجية من المناطق الأقل نموًا باتجاه البلدان المجاورة والمدن السورية الكبرى، مؤدياً ذلك إلى تباين المؤشرات التنموية بين المحافظات السورية؛ متسببة بمشكلة ديموغرافية تجلت في سوء توزيع السكان.
- **إشكاليات بيئية**: كمشاكل التلوث البيئي، وتدهور الموارد الطبيعية.
- **إشكاليات عمرانية**: تجلت في: الخلل في الهيكلية التراتبية والتركيبية للمدن،نمو مناطق المخالفات الجماعية، العشوائية في توطن الصناعات وتوزيع الخدمات، نقص الخدمات في الريف.
- **إشكاليات اقتصادية واجتماعية:** تتمثل في: التباين التنموي الواضح في المحافظات السورية، عدم توازن جهود التنمية على المستوى المكاني، الخلل في توزيع الموارد وعوائد التنمية؛ ويؤكد هذا المؤشرات التالية:- بلغت نسبة الأمية 15 سنة فأكثر(7.2%) في محافظة دمشق وحوالي(24%) في محافظة حلب وأكثر من(35%) في الحسكة و(19%) على مستوى سورية، بينما مؤشر التسرب من التعليم الأساسي فقد كانت نسبته (24%) في محافظة حلب و(18%) في الرقة و(1.5%) على المستوى الوطني.

يعود هذا لمجموعة من الأسباب؛ يذكر منها:

- عدم اعتماد الخطط الخماسية السابقة (ما قبل العاشرة) إستراتيجية مكانية في سياساتها وبرامجها؛ حيث ارتكزت على البعد القطاعي وتوزيع الاستثمارات على مختلف القطاعات عبر التنسيق مع الوزارات المعنية بدراسة وتنفيذ المشروعات؛ متجاهلين بذلك البعد الإقليمي والمكاني الذي يأخذ بالحسبان توطين الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية.
- أدى عدم الاعتماد على التخطيط الإقليمي بالنسبة للمجهودات التنموية، والتأكيد على زيادة الإنتاج الوطني إلى تركز البرامج والمشروعات التنموية في مناطق لها الاستعداد للنمو وتمتلك الموارد والوسائل الكفيلة بتحقيق ذلك؛وحرمت منها مناطق هي بأمس الحاجة إليها؛ مؤدياً إلى تفاقم حالة اللاتوازن بين المحافظات والمناطق السورية.
- تسبب تركز سلطة صنع القرار التنموي في أيدي الحكومات المركزية، وعدم إيلاء التفويض بالصلاحيات الأهمية اللازمة للتنمية الإقليمية والمحلية في ازدياد حدة الفوارق الاقتصادية والاجتماعية المكانية سواء على مستوى المحافظات أو المناطق أو التجمعات السكانية.

1. المصدر:الباحثة.

- نقص الكوادر الإدارية والفنية في مجال التخطيط الإقليمي على المستويين الوطني والمحلي.[1]

5- 4 - ماهية وواقع التخطيط الإقليمي في سورية :

عند ذكر التخطيط الإقليمي في سوريا فإنه يرمز إلى معنيين متكاملين؛ هما:

5-4-1 - التخطيط الإقليمي الاقتصادي - الاجتماعي:

يتمثل هذا النوع من التخطيط بمجموعة سياسات وبرامج اقتصادية واجتماعية ضمن إطار الخطط الخمسية التي تضعها هيئة تخطيط الدولة وفق آلية عمل وأهداف معينة، وكما ذكر مسبقاً بأن الخطط الخمسية ما قبل العاشرة كانت قطاعية وتخلو من مضمون التخطيط الإقليمي؛ على العكس تماماً من عناصر ومحاور الخطة الخمسية العاشرة؛ فهي خطة شمولية وذات رؤية مستقبلية واضحة بما تضمنته من مجمل السياسات المتكاملة والمشروعات والبرامج الإستراتيجية؛ مما يشكل القاعدة التي تساعد في الانطلاقة الفعلية للتخطيط الإقليمي الشامل في سورية.[2]

5-4-2 - التخطيط الإقليمي المكاني:

بالرغم من إدراك أهمية التخطيط الإقليمي المكاني في سورية، فهو ما يزال غير متبلور بشكله الواضح بناءً على مؤشرات متعددة، من أهمها:

- عدم إعطاء عمليات وبرامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية بعدها المكاني.
- التداخل المكاني للتخطيط القطاعي المتعدد (إسكاني، سياحي، صناعي، زراعي...) دونما أي تنسيق أو تكامل فيما بينها.
- عدم دراسة العلاقة التبادلية بين المحافظات أو المناطق عند القيام بالتوزيع المكاني للمشروعات التنموية المختلفة.
- عدم وجود نماذج تخطيطية تربط بين الخطة المركزية والخطط الإقليمية والمحلية لكل محافظة كحيز مكاني أو جغرافي متكامل.[3]

تجدر الإشارة إلى ما طرح في الآونة الأخيرة مجموعة من المشاريع الإقليمية في أجزاء معينة من أقاليم جغرافية؛ وجميع هذه المشاريع اعتمدت التوجه التخطيطي"محور التنمية" كأسلوب يتم من خلاله تقليل الأهمية الملقاة على عاتق المدن الكبرى في تخفيف حدة التباينات الإقليمية، ومعالجة تداخل العلاقات بين المراكز الحضرية والمناطق الريفية، إضافة إلى مجموعة من الأهداف الأخرى التي تتبع نوع الكوريدور؛ ومن أمثلة هذه المشاريع: محور البوكمال– دير الزور، ومحور وادي بردى، الكوريدور الصناعي الشمالي– الشرقي: مركز دوما– القطيفة–معلولا، والكوريدور الصناعي الجنوبي: الكسوة، والكوريدور العمراني لدمشق: حرستا، عربين، كفر بطنا، جرمانا، المليحة، ببيلا، صحنايا، داريا، قدسيا، وأول هذه المشاريع والذي يعتبر بمثابة حجر الزاوية هو محور(حمص– حسياء–البريج) ضمن تجربة محافظة حمص الأولى على مستوى القطر في مجال التخطيط الإقليمي.[4]

5-5 - التخطيط الإقليمي في الخطة الخمسية العاشرة وسيناريو التنمية المكانية المقترح (المحاور العمرانية التنموية):

ذكر أنفاً بأن الخطة الخمسية العاشرة في القطر العربي السوري ركزت على أهمية التخطيط الإقليمي كأداة للتطوير وكوسيلة لحل كثير من الإشكاليات.

5-5-1 - أهداف ومشاريع الخطة الخماسية العاشرة:

هدفت الخطة الخمسية العاشرة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف المتعددة الأغراض بما يضمن تحقيق الإنماء المتوازن للدولة، تتجسد هذه **الأهداف** في:

- وضع مخطط إقليمي/ طبيعي مكاني واقتصادي؛ يحول سورية إلى مناطق وأقطاب للنمو؛ وهذا بدوره سيقود إلى: التطور الحضري، وإنشاء مراكز متطورة للخدمات، وبروز مدن ذات ارتباط

---

1. ماهر لفاح:**أولويات العمل لتفعيل التخطيط الإقليمي الشامل في سورية**،مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية،سورية:دمشق،26- 29 تشرين الثاني2007.
2. أحمد الغفري:**القوانين والتشريعات الخاصة بالتخطيط الإقليمي ودورها**،مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية،سورية:دمشق،26- 29 تشرين الثاني2007.
3. المرجع سابق.
4. أسامة الرحبي:**آفاق التنمية في تخطيط التجمعات البشرية الجديدة على محور دير الزور–البوكمال**،مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية،سورية:دمشق،26- 29تشرين الثاني2007.

بالأسواق العالمية وباقتصاد المعرفة، وكما يقود من جانب آخر إلى التطور الريفي ورفع مستوى الرفاه لسكان المناطق النائية.

- تحقيق مزيد من الانفتاح الاقتصادي، وتحقيق منافسة عالمية والتجارة الحرة، وإنشاء قطاعات مالية.
- تطوير وتنويع الاقتصاد الغير نفطي، وبناء قاعدة اقتصادية تستجيب للظروف المتغيرة في الأسواق العمرانية والتصدير، وخلق فرص عمل والنهوض بالفئات الأقل دخلاً.
- الحد من حالة اللاتوازن القائمة بين الأقاليم والمحافظات بتحقيق الإنماء المتوازن والمستدام على المستوى الوطني والإقليمي والمحلي.
- تنمية الاقتصاد الذي يعتمد على الذات، وتحقيق تنمية متعددة المراكز ومتوازنة على المستوى الوطني
- ربط سياسات التنمية الصناعية والزراعية والسياحية وسياسات التأهيل والتدريب بالسياسة المكانية،وتنمية المراكز الحضرية والريفية.
- توجيه الاستثمارات الحكومية نحو تأمين البنية التحتية اللازمة لجذب الاستثمار في الأقاليم الأقل نمواً.
- توجيه استثمارات القطاعين الخاص والأهلي وفق الخارطة التنموية الإقليمية للجمهورية العربية السورية، وتشجيع استثمارات القطاع الخاص بإلغاء القيود ضمن قانون 10عام1991م.
- العمل على تنمية المدن الصغيرة والمتوسطة عن طريق دفع المشروعات والأنشطة الجديدة للتوطن فيها، وتأمين الوصول إلى مراكز الخدمات في كل الأقاليم بصورة ميسرة وعادلة.
- تشجيع الاتصالات العالمية العالية القدرة، والبنية التحتية اللوجستية، مع تشجيع التجارة الالكترونية وأنظمة الاتصال عن بعد وأنظمة الانترنيت"Cyber".
- إنشاء مراكز عمرانية عالية التكنولوجيا على مستوى الشرق الأوسط.
- وضع تصور لتخطيط وإدارة الأراضي ومدها بالمرافق والبني التحتية والخدمات.
- بناء وإيجاد أقاليم متكاملة متوازنة: حيث يتم بناء أقطاب نمو إقليمية متوازنة قائمة على أساليب التنوع والتكامل الإنمائي؛ وستكون هذه الأقاليم أقطاب جذب للاستثمارات الأجنبية والمحلية، وستسهم في خلق فرص عمل جديدة وتحسين المستوى المعيشي للمواطنين؛ شريطة اعتمادها على مواردها المحلية لأجل استمرار واستدامة التنمية؛ وستتمكن هذه الأقاليم زيادة إيراداتها عن طريق جباية الضرائب الإقليمية، والاقتراض من السوق ومن مصرف التنمية لتوسيع استثماراتها وتطوير بينتها التحتية.

أما المشروعات التي ترمي إليها الخطة الخمسية العاشرة فهي على سبيل المثال:

- مشروع ترسيخ البعد المكاني والإقليمي في خطط التنمية.
- مشروع تنمية كافة المناطق السورية ومنطقة دمشق الكبرى المعاصرة.
- مشروع بناء العواصم الإقليمية المحلية كأقطاب للتوازن على المستوى الوطني؛ بحيث يكون لها دور اقتصادي وثقافي على المستوى الدولي.
- مشروع تحسين القاعدة الاقتصادية في المدن، وتشجيع التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المناطق الريفية وخاصة في المناطق الضعيفة اقتصادياً لتوجيه الاستثمارات إليها.(1)

2-5-5 - سيناريو التنمية المكانية (محاور التنمية العمرانية) المقترح من قبل جايكا:

ترجمت أهداف الخطة الخماسية العاشرة إلى إستراتيجية مكانية دعيت بإستراتيجية **"محاور التنمية"الإقليمية أو العمرانية**؛ وعرفت"محاور التنمية"ضمن الخطة الخمسية العاشرة بأنها: **"مواقع البنى التحتية والمرافق؛ التي تربط بين المواقع المركزية ذات الامتدادات الشريطية؛ مثل الطرق والسكك الحديدية وخطوط الطاقة"**؛ وربطت هذه الإستراتيجية بين توزع السكان الحضر والطرق الشريانية الموجودة عليها؛ حيث يدل التركيز السكاني لأي محور على الإمكانيات الأعلى للتنمية من خلال التبادل الداخلي للفعاليات الاقتصادية بين المراكز العمرانية وضمن كل مركز عمراني على حدة وهذه المحاور ضمن النطاق الوطني هي:

1. أديب صقر:**التخطيط الإقليمي في إطار الخطة الخماسية العاشرة**،مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية،سورية:دمشق،26- 29تشرين الثاني2007.

1. اللاذقية – إدلب – حلب – الرقة – الحسكة – القامشلي .
2. اللاذقية – إدلب – حلب – الرقة – دير الزور – الحسكة – القامشلي .
3. طرطوس – حمص – حماة – حلب – الرقة – دير الزور – الحسكة – القامشلي .
4. طرطوس – حمص – تدمر – دير الزور – الحسكة – القامشلي .
5. دمشق – حمص – حماة – حلب – الرقة – دير الزور – الحسكة – القامشلي .
6. دمشق – حمص – حماة – حلب – الرقة – دير الزور – البوكمال .
7. دمشق – حمص – الرقة – دير الزور – الحسكة – القامشلي .
8. دمشق – حمص – الرقة – دير الزور – البوكمال .
9. دمشق – تدمر – دير الزور – الحسكة – القامشلي .
10. حلب – حماة – حمص – دمشق – درعا .
11. اللاذقية – طرطوس، [1] انظر الشكل(5-2) لتبيان مسارات هذه الكوريدورات.

وبعد تحليل المحاور تم التوصل إلى الجدول بيانات وإلى مجموعة من النتائج والجدول (5-1) يبينها.

5-2-5-1 - النتائج والمخرجات المنبثقة من تحليل جايكا:

- إن قوة حلب كبيرة؛ فجميع المحاور التي تضم حلب تتمتع بتركيز سكاني كبير مقارنة مع الآخرين، وترتبط حماة بحلب بقوة أكبر من الرقة، وربط حلب مع دمشق ليس بقوه ربط الإقليم الجنوبي بالعاصمة، وبشكل عام تعتبر حلب مركز عمراني معتمد على ذاته ويمتد تأثيره على المناطق المجاورة.
- يرتبط الإقليم الجنوبي بالعاصمة وجوارها بشكل قوي.
- وجود موانئ في اللاذقية وطرطوس يوفر للإقليم عقد ربط في عدة محاور عمرانية؛ ويربط بين الداخل وبين السوق الدولية؛ وسيكون الربط الاقتصادي مع الإقليم الشمالي– الغربي من اللاذقية مهماً بشكل خاص.
- الإقليم الشمالي الغربي سيعزز الربط مع الأقاليم المجاورة كلما كان هناك المزيد من التنمية في هذا الإقليم.
- إن دير الزور موقع مهم؛ وتنميتها ستؤثر على تركيز السكان الحضري في ثمانية محاور من أصل11؛ وتنميتها ستعزز المحاور الشرقية– الغربية ونقاط الربط مع العراق وتركيا.
- **محور حلب – حمص – دمشق – درعا (محور الدراسة) أهم محور عمراني**؛ حيث يتمتع بأعلى تركيز سكاني(13,968,00/كم)؛ كما أن حوالي ثلاثة أرباع إجمالي الناتج المحلي الغير زراعي يتركز على طول هذا المحور؛ ويعتبر طريق الربط بين دمشق والقنيطرة فرعاً إلى هذا المحور.
- من بين المحاور الثلاثة الشرقية– الغربية بين الساحل أو دمشق ودير الزور فإن محور اللاذقية – حلب– الرقة – دير الزور هو الأهم (6,424,000/كم)؛ يليه محور دمشق– تدمر– دير الزور(5,784,000/كم)؛ ومحور طرطوس– حمص – تدمر– دير الزور هو الأقل أهمية (12,445,000/كم).
- إن محور دير الزور– البوكمال؛ الذي يربط بالعراق (13,213,00/كم) أهم من محور دير الزور– الحسكة– القامشلي الذي يربط بتركيا (12,187,000/كم).
- من بين المدخلين البديلين من الساحل إلى الداخل فإن مدخل اللاذقية– حلب أهم ب1,7 مرة (15,282,000/كم) من مدخل طرطوس– حمص (18,865,000/كم).
- من بين بدائل نقطتي الربط حلب وحمص، فإن نقطة ربط حلب أهم ب 1,7 مرة (15,013/كم) من نقطة ربط طرطوس (8,865,000/كم) بالرغم من أن الأخير يوفر محوراً للاستيراد والتصدير.
- على طول أهم محور عمراني من حلب إلى درعا مروراً بدمشق فإن نقطة الربط الجنوبية بين دمشق ودرعا (24,663,000/كم) هي أهم من الربط الشمالي بين دمشق وحلب (15,373,000/كم).[2]

---

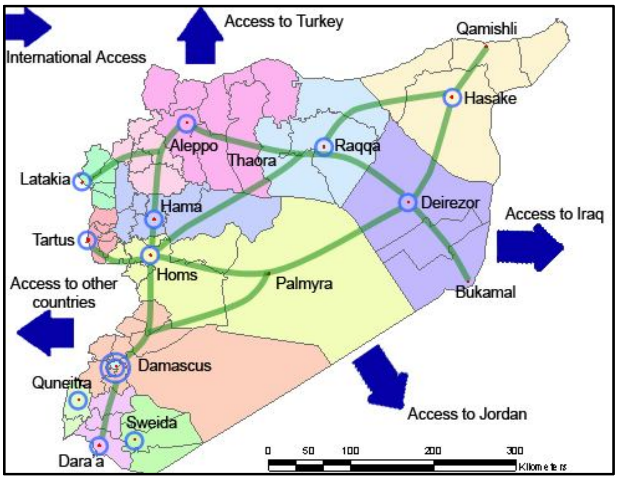
1. تقرير الجايكا لتنمية المناطق العشوائية في دمشق،**سيناريو التنمية المكانية**،2007.
2. نفس المرجع.
3. تقرير الجايكا لتنمية المناطق العشوائية في دمشق:**دراسة حول التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية-مسودة التقرير النهائي**–سوريا:دمشق،2007.

المحور العمراني	إجمـــالي طــــول الطريق (كم)	عدد السكان الحضر (1.000)		تركيز السكان الحضر (1.000/كم-طول الطريق	
		المدن الرئيسية	جميع المدن	المدن الرئيسية	جميع المدن
1	782	3.324	3.464	4.251	4.430
2	778	3.536	3.676	4.545	4.725
3	881	4.230	4.564	4.801	5.180
4	718	1.463	1.476	2.038	2.056
5	947	5.765	7.018	6.088	7.411
6	821	5.466	6.882	6.658	8.382
7	947	3.185	4.195	3.363	4.430
8	821	2.886	4.059	3.515	4.944
9	735	2.270	3.097	3.088	4.214
10	503	5.064	7.026	10.068	13.968
11	90	497	595	5,522	6,611

الجدول (5-1) - الكثافات السكانية الموجودة على المحاور العمرانية في سورية [1]

5-2-2 - مراحل سيناريو التنمية المكانية في سورية:

يمكن إنشاء التنمية المكانية في سورية وفق السيناريو التنموي التالي:



الشكل (5-2) - محاور التنمية العمرانية المقترحة في الجمهورية العربية السورية [2]

المرحلة الأولى حتى عام 2013:

تغيرات ايجابية متمثلة في:-

- تعزيز المجموعتين المتمركزتين في إقليم دمشق الكبرى وحلب عبر تطوير نقاط ربط أقوى مع الأراضي البعيدة، وتحسين البنية التحتية العمرانية في كلا الإقليمين.
- يجب البدء بالتخطيط للتنمية العمرانية في الإقليم الشرقي بالتركيز على دير الزور.
- سيتم إنشاء نقاط ربط أكثر فعالية مع تركيا استناداً إلى المناقشات الثنائية والبرامج الاقتصادية المشتركة من قبل كلا الحكومتين؛ كما سيتم إنشاء الربط المبدئي مع العراق لإعادة تفعيل التجارة.

المرحلة الثانية حتى عام 2014 – 2019:

ستستمر التنمية العمرانية لتشكيل كوريدور عمراني قوي يربط بين حلب ودرعا مروراً بدمشق؛ وستتحسن نقاط الربط الدولية من هناك إلى لبنان والأردن ودول أخرى؛ وستتسارع التنمية العمرانية في الإقليم الشرقي؛ وستعزز نقاط الربط بين تركيا والعراق وربطها مع دير الزور.

المرحلة الثالثة حتى عام2020– 2025:

ستوسع نقاط الربط الدولية قاعدة الموارد والأسواق لتنوع كبير من الفعاليات الاقتصادية والحيوية وستنمو المجموعة الثالثة متمركزاً في دير الزور، انظر الأشكال (5-3) و(5-4) و(5-5).

5-6 - العوامل المؤثرة على التخطيط الاقليمي في سورية:

هناك مجموعة من العوامل تؤثر على التخطيط الإقليمي في سورية؛ بعضها متعلق بأمور داخلية والآخر بأخرى خارجية.

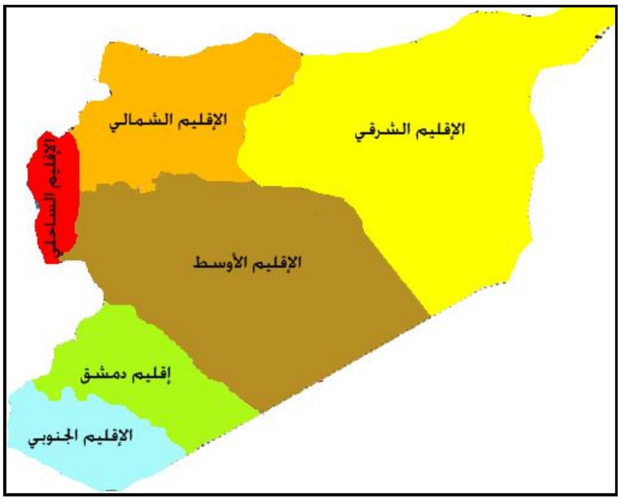
1. تقرير الجايكا لتنمية المناطق العشوائية في دمشق،**سيناريو التنمية المكانية**،مرجع سابق.
2. المصدر: المرجع السابق.

5-6-1- عوامل مؤسساتية داخلية:

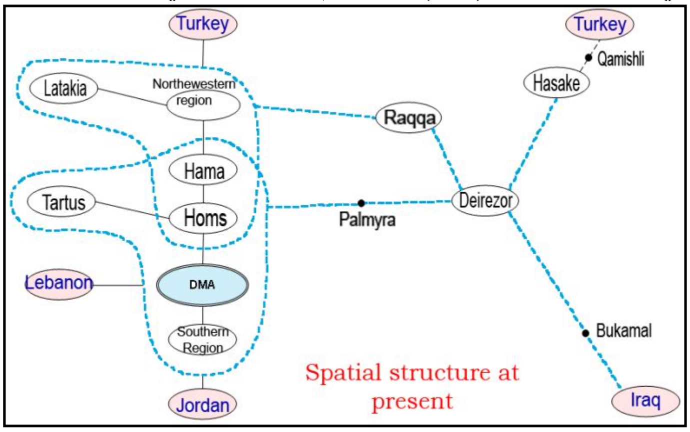
ترتبط بسيطرة الأسلوب المركزي والرؤية القطاعية للتنمية في سورية؛ فمنذ عام١٩٦١م اعتمد التخطيط الشامل في سورية على الأسلوب المركزي المفروض؛ والقائم على مبدأ الإنفاق الاستثماري؛ حيث تبنى الخطط الخمسية وفق مؤشِّرات مادية من قبل الوزارات والمؤسسات ذات العلاقة؛ ولم تعتمد هذه الخطط على استراتيجيات مكانية؛ وإنما تميزت برؤية قطاعية ركزت على توزيع الاستثمارات على مختلف القطّاعات من خلال التنسيق مع الوزارات المعنية متجاهلة البعد الإقليمي والمكاني الذي يأخذ بالحسبان توطين الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية؛ فكانت النتيجة تفاوت المؤشرات التنموية، وتفاقم حالة اللاتوازن بين المحافظات.

إن سيطرة الرؤية القطاعية للتنمية جعلت التخطيط الإقليمي بمثابة طريقة لانتقاء مشاريع الاستثمار؛ بدلاً من أن يتمثل كاستراتيجيه للتنمية الاقتصادية. كما أن الرؤية الإدارية المفرطة للدور الاقتصادي للدولة تعكس أهمية العقبات المؤسساتية في عرقلة مسار التنمية الإقليمية، وتكرس دور المؤسسات الوطنية في إستراتيجية هذه التنمية؛ ولأن التنظيم وفق قطاعات يلبي المنطق" الشاقولي"؛ الذي يستدعي بشكل مباشر تدخل مستوى القرار الوطني؛ باعتبار أن القضايا المطروحة ليست سوى تخصص محلي من قضية وطنية.

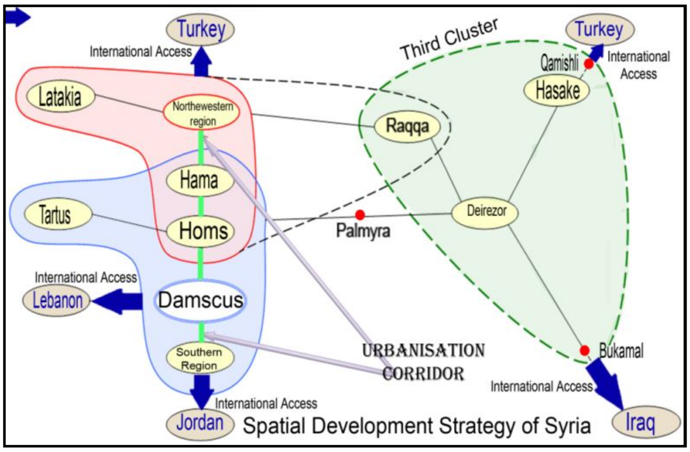
كما ذكر مسبقاً فأن توجهات الخطة الخمسية العاشرة(2006-2010)تسمح بفتح آفاق جديدة في إدراك و تحديد دور التخطيط الإقليمي كأحد محركات التنمية الوطنية؛فقد حددت الخطة في أولوياتها تحقيق الربط بين التنمية الاقتصادية والاجتماعية والتنمية المكانية؛وحددت



الشكل (5-3) - الأقاليم التخطيطية في سورية[1]



الشكل (5-4) - التنمية المكانية الحالية في سورية [2]



الشكل(5-5)- التنمية المكانية المستقبلية المقترحة في سورية[3]

1. المصدر: مازن المغايري،عبد الله سعيد،عبد الله سندرة:**موسوعة أطلس العالم**،دار الرضوان،سوريا:حلب،2010،ص.42:بتصرف الباحثة.
2. المصدر: تقرير الجايكا لتنمية المناطق العشوائية في دمشق:**سيناريو التنمية المكانية**،**دراسة حول التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية-مسودة التقرير النهائي**،2007،مرجع سابق.
3. المصدر: المرجع السابق: بتصرف الباحثة.

مساراً اقتصادياً جديداً من خلال السعي لتحرير الاقتصاد وانفتاحه على المنافسة العالمية.[1]

5-6- 2- عوامل خارجية مرتبطة برهانات العولمة والمترو بولية:

يواجه التخطيط الإقليمي تحديات خارجية تتعلق بظهور النظام الاقتصادي العالمي الجديد(العولمة)؛ المتصف بتحرير التجارة العالمية وتدفق رؤوس الأموال الخاصة بين الدول؛ ويتميز هذا النظام العالمي وبشكل متزايد بالحوار بين المدن الكبرى المنتجة (الديناميكية) المتطورة في بنيتها؛ ويستبعد المناطق الطرفية (المهمشة)؛ فالعولمة الاقتصادية أعطت المعنى والتبرير لظهور نوع جديد من عمليات"المترو بولية" كترجمة إقليمية حيزية لها؛ فهي تعبر عن حركة توطين الوظائف والعمالة الأكثر إستراتيجية في الأمكنة المهيأة بشكل أفضل لتمركز الوسائل الأكثر تأقلما مع عمليات الشمولية الاقتصادية وعولمة الأسواق؛ فالمناطق التي تتمتع بمزايا مهمة تنشأ من المدن الكبرى الأكثر اندماجا في الاقتصاد العالمي وتكون بيئتها السياسية والجغرافية والاجتماعية والثقافية مشجعة لذلك مع التركيز على قيمة الحيز المكاني والنوعية العمرانية؛فيسود على مستوى العالم ميكانيكية انتقائية وتراتبية لأقطاب السوق الشاملة تستبعد (تهمش) المناطق التي لا تمتلك مزايا مهمة تتجلى في تحقيق اتصالاتية عالمية وسهولة التواصل،[2] ويؤكد هذا على ضرورة اللجوء إلى الدراسات الاستشرافية في تحديد مكانة المدن السورية الكبرى ولاسيما العاصمة في قلب هذه المنظومة، ولن يتحقق هذا إلا بوجود تخطيط إقليمي عربي شامل ومن ثم تخطيط إقليمي خاص بسورية.

الخلاصة:

- تتمتع سوريا بموقع جغرافي مهم جداً؛ ويشكل مناخاً استراتيجياً مناسباً لاتباعه سياسة"محاور التنمية"؛ وخصوصاً التجارية منها؛ وهذا الموقع المميز أدى إلى التفكير بالممر الدولي السوري.
- تتمتع سوريا بأهمية مراكزها العمرانية؛ فهي إما gateway أوhub، و يجب الاستفادة من هذه المميزات بحيث تحقق الفائدة للاقتصاد الكلي، كما تتميز المحاور عبرها بأهميتها التجارية المهمة جداً، لذلك يمكن أن تكون محاور تجارية.
- تمتاز شبكة الطرق السورية بتاريخ تجاري عريق منذ القدم، فقد كانت محطاً للقوافل التجارية لشعوب متلاحقة، ولكنها تعاني من بعض النقاط السلبية، ولن يتم نجاح محور التنمية بوجود هذه العقبات.
- يعاني واقع النمو والتنمية السورية من الخلل وعدم التوازن في مؤشرات التنمية بين المدن السورية، كما ظهرت مجموعة من الاشكاليات الديموغرافية والبيئية والعمرانية والاقتصادية والاجتماعية.
- ما زال التخطيط الإقليمي في سورية في بداياته؛ ويحتاج إلى تضافر مجموعة من الأمور، وخصوصاً التخطيط الإقليمي المكاني، وهو الحل الأمثل لمعالجة مشاكل القطر باختلافها؛ وضرورة حتمية لمواجهة تحديات التغييرات العالمية الاقتصادية المتمثلة في العولمة وغيرها.
- المشاريع المقترحة ضمن إطار التخطيط الإقليمي تركز على محافظة ولا تأخذ بحسبانها تأثير المحافظات الأخرى عليها، وحتى إعداد هذه الدراسة لا يوجد دراسة إقليمية تركز على العلاقات بين الأقاليم وتستند إلى خطة وطنية إقليمية.
- لا يوجد تخطيط إقليمي في سوريا، ونسبت محاور التنمية إلى التخطيط الإقليمي ولكنها تفتقد إلى المرشد والموجه المتمثل في الخطة الوطنية الإقليمية.
- يوجد في سوريا أرضية لمحاور تنمية إذا ما تم الاهتمام بها فسوف تكون داعماً للاقتصاد الوطني، وتتمايز فيما بينها من حيث الأهمية.
- هناك مجموعة من العوامل تؤثر على التخطيط الإقليمي في سوريا؛ متمثلة في البنية الداخلية، والعوامل الخارجية المكونة من: رهانات العولمة وغيرها، وإن محاور التنمية تتأثر بكلتا البنيتين.

1. إلهام حسن:**استراتيجيات وسياسات التخطيط الإقليمي**،مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية،سورية:دمشق،26- 29تشرين الثاني،2007،ص1.
2. المرجع السابق،ص2.

الفصل السابع

النتائج والمقترحات والتوصيات

1-7 - إستراتيجية تخطيط محاور التنمية السورية (المأمول العام):

بعد دراسة التعاريف، والوقوف على الوضع الراهن، والدراسات المستقبلية لحالة الدراسة؛ يقدم البحث مقترح لإستراتيجية تخطيط"محاور التنمية"السورية، متضمنة ثلاث مستويات؛ **فعلى الصعيد الوطني تشمل الآتي:**

- تحديد الأهداف التنموية للخطة الخمسية، ثم تحديد أهمية"محاور التنمية"من هذه الأهداف.
- تحديد الأطراف الدولية المشاركة في هذا التكوين الجغرافي الشبكي بناءً على الواقع الجغرافي الراهن، والعلاقات السياسية والاتفاقيات والمنظمات الدولية، ومعرفة المحددات والشروط الواجب توافرها بناءً على الاتفاقيات الدولية.
- تحديد الأهداف التنموية من المحور التنموي، ومفهومه على الصعيد الوطني، ونوعه، والقطاعات المشاركة في هذه العملية، ونموذج استعمالات الأراضي، وتكون هذه المفاهيم على علاقة وارتباط مع المفاهيم المقترحة من قبل المنظمات الدولية على النطاق العالمي التي تتناول هذا المحور، وبناءً عليه سيتم تحديد تعريف مناسب للمحور التنموي السوري بناءً على دراسة شاملة وقواعد بيانات متكاملة.
- تحديد جهة مسؤولة عن"محاور التنمية"بإحداث هيئة مركزية على المستوى الوطني، تصب عندها قواعد البيانات عن الأقاليم السورية بحسب قانون التخطيط الإقليمي، إضافة إلى البيانات المتعلقة بالأطراف الخارجية المحددة وفقاً لما سبق، وتتصل هذه الهيئة مع مثيلاتها في الأطراف الخارجية المشاركة، ويتم في هذا المستوى تحديد أسلوب التمويل.
- بعد المعالجة كل ما سبق ذكره مع بعضه البعض؛ لمعرفة الأطراف الفعلية، والتي يمكن أن تحقق أهداف ونوع الكوريدور، وبالتالي سيتم تحديد المحور الأهم لأولوية التنفيذ، وبالتالي عدد الأقاليم الوطنية المشاركة في هذه العملية، والتي تنميتها تتوافق مع هذا المفهوم، وتحقق به، فليس كل الأقاليم تحقق مفهوم معين فهناك أقاليم اقتصادية، وأخرى سياحية، وبعضها تجارية؛ وبالتالي فنوع المحور سيكون موافقاً لنوع الأقاليم التي يمر منها.

أما على الصعيد الإقليمي فيتم الآتي:

- إحداث هيئات فرعية في المحافظات أو الأقاليم، ترتبط مع الهيئة المركزية السابقة، يتم تحميلها بالمفهوم ونوع وأهداف المحور على المستوى الوطني.
- وجود قواعد بيانات لهذه الهيئات الفرعية توضح موارد كل إقليم بشكل مفصل ومدروس، وعلاقة هذه الموارد بالأقاليم الأخرى، وعندها سيتم تحديد العلاقات بين الأقاليم وماهيتها وكيفية اتصال هذه الأقاليم مع بعضها، وعلاقتها بالمحور التنموي؛ فمن الممكن أن تكون العلاقة علاقة استيراد أو علاقة نقل؛ وبالتالي يجب أن تعرف الطرق التي يجب أن ترتبط بين الأقاليم والبيانات الخاصة بها.
- وجود دراسات تفصيلية إقليمية توضح موارد كل إقليم مشارك بشكل تفصيلي، وعلاقته مع الأقاليم الأخرى، وماهية هذه العلاقة ونوعها، في هذه الخطوة سيتم تحديد نوع المحور الإقليمي الذي يصب في النوع والمفهوم الشامل؛ فعلى سبيل المثال قد يكون المفهوم العام للمحور تجارياً على المستوى الوطني، ولكن بمروره بأحد الأقاليم قد يكون تجارياً زراعياً، وفي الإقليم الآخر تجارياً صناعياً وهكذا؛ وبالتالي سيتم تحديد نوع المحور، وتحميل مفاهيم وأنواع وأهداف جزئية تصب في المفهوم والنوع والهدف العام.
- تحديد نوعية المشاريع ضمن الأقاليم بناءً على نوع المحور وأهدافه، وعددها في كل إقليم، وعلاقتها مع بعضها؛ فمن الممكن أن يكون هناك مشروع صناعي في إقليم A، يحتاج إلى موارد من إقليم B؛ وبالتالي فهناك علاقة بين المشاريع يجب أن يتم تحديدها بناءً على قواعد بيانات تفصيلية بالإقليم؛ وما هي الأطراف المشاركة، والجدوى من هذه المشاريع.
- بعد وضع البرنامج العام يتم دراسة كل مقطع من مقاطعه مع تحميل برامج خاصة لمحافظات المرور وتكليف كل محافظة بقطاعها المحلي كي تخرج الدراسة بأسرع وقت ممكن.

وعلى الصعيد المحلي يقترح ما يلي:

تحديد عناصر الشبكة العمرانية (المدن والمراكز التي تؤلف الإقليم)، المشكلة للشبكة الشريطية المتعددة المراكز، التي تقوم بتلبية المتطلبات السابقة،ومكان تمركز المشاريع التي يقوم المحور التنموي بوصلها بناءً على بيانات تفصيلية.

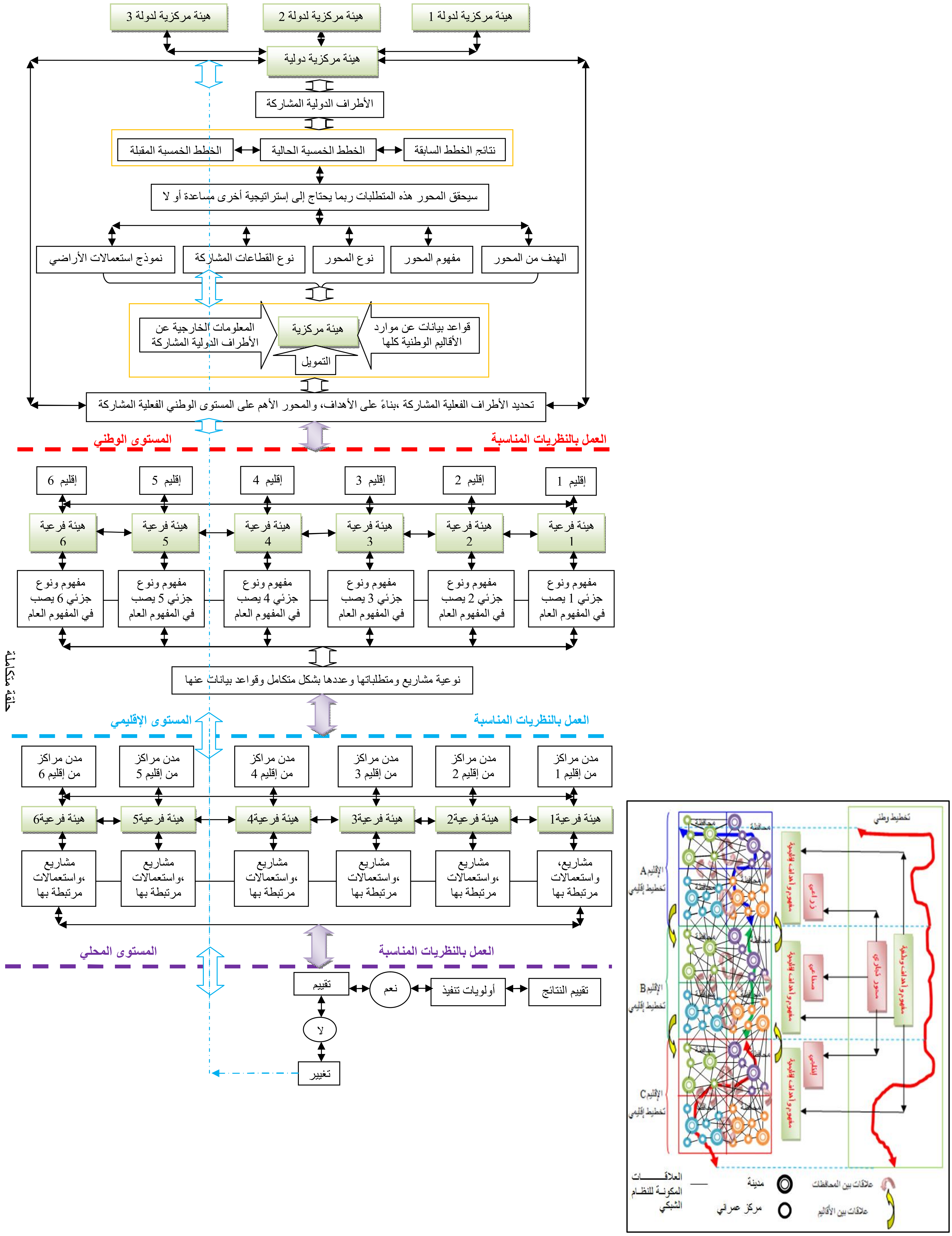
- تحديد اسم المشاريع وأماكن توضعها وجدواها وتفاصيلها والهدف منها، ضمن المنظور الشامل الهرمي السابق.
- تقييم هذه المشاريع وتوضعها ونماذج استعمالات الأراضي المرتبطة بها، وتغييرها في حال دعت الحاجة ضمن حلقة متكاملة مغلقة، وتحديد أولويات التنفيذ.
- توزيع المواصفات المعتمدة من قبل الاسكوا والمنظمات الدولية التي تتناول المحور التنموي على المكاتب الاستشارية حتى يتم العمل بها، تتضمن تعريف الطريق الدولي ومواصفاته،...
- وضع سياسات تأهيل لهذا المحور ضمن مفهوم الأولوية:(عروض(الطريق)المرورية، ورفع كفاءته المرورية، وسلامته، والبنية التحتية منه، والإشارات الدلالية والمرورية، وعدم وجود حوادث).
- تحديد وتكامل مسؤوليات الجهات التي يمر بها المحور.
- مراعاة تحقيق تكامليته مع وسائط النقل الأخرى. والشكل (7-1) يوضح ما أسلف.

2-7 - نتائج البحث:

توصل البحث إلى النتائج التالية:

1. إن العوامل التي ساعدت على ظهور التوجه التخطيطي"محور التنمية"هي: النظام الاقتصادي العالمي (العولمة)، وأهمية الطرق وعلاقتها بالتنمية، ومتطلبات الاستثمار، ودور المسافة في العلاقات الاقتصادية الأقاليم.
2. يتطلب ظهور المحور التنموي :

- وجود موقع جغرافي يسهل النقل الاستثماري ويقوم بتقليل التكاليف، والاهتمام بالمنافذ - التي تعد نقاط الربط بين داخل الإقليم وخارجه- بأنواعها؛ التي تقوم بتحقيق التواصل.
- بيئة خارجية تساعد على نشوئه وضمان استمراره، ودراسة الطلبات التصديرية الخارجية الدولية والعالمية قبل الشروع في تخطيطه.
- دورات زمنية طويلة ومتعاقبة، إضافة إلى تطور الصناعة عبر مراحلها لتصل إلى صناعات متطورة.
- الاهتمام بالبيئة الداخلية للإقليم؛ لتحفز الاستثمارات والصناعات ثم تطويرها؛ كنظم النقل والقوة العاملة وغيرها من مكونات العنصر المكاني، إضافة لوجود قطاعات سريعة النمو وأساسية في حياة الإقليم والتصدير.
- وجود اهتمام سياسي بالمحور أولاً، ثم الاهتمام السياسي بكل المراكز العمرانية مجتمعة لتجنب حدوث التباعد العمراني الاقتصادي والتقدمي للإقليم، وقرارات سياسية تشجع الانفتاح على الخارج؛ لتنشأ علاقات استثمارية مع الدول المجاورة.
- وجود روابط وظيفية إنتاجية، وتدرج هرمي متوازن للمراكز العمرانية التي يقوم بربطها، وإلى تحديد العلاقة بينها من جهة، وبين المراكز العمرانية المجاورة من جهة أخرى، وتنويع القاعدة الاقتصادية.
- وجود رأسمال اجتماعي قوي، يشجع ويبتكر صناعات حديثة، ويساهم في تطويرها.
- الاستفادة من نظرية الأقاليم التنافسية ومعاييرها؛ أي ابتكار نظم إبداع، وجودة القوة العاملة، والتنوع والتخصص في الاقتصاد، والقدرة على التواصل، والقدرة على اتخاذ القرارات الإستراتيجية.
- سياسة تنمية مكانية متعددة المراكز.
- الآخذ بالحسبان، والتعاون مع استراتيجيات الأقاليم الأخرى.
- مهارات تقنية تتعلق بأنظمة تحليل الواقع الراهن، وتقدير متطلبات المستقبل.
- كادر تخطيطي يمتلك القواعد النظرية والمهارات العملية.
- توفير قاعدة بيانات على مستوى وطني وربما قومي.



الشكل (1-7) - إستراتيجية تخطيط محاور التنمية السورية (المأمول العام)، وعلاقة التخطيط الشامل بالتخطيط الفرعي عند إعداده[1]

1. المصدر: الباحثة

- الاستمرارية في اتخاذ القرارات التي تدعمها؛ ووجود استراتيجيات مكملة أخرى.
- التجديد الإداري والمؤسساتي وإعادة التقسيم الإقليمي بناءً على عوامل اقتصادية.
- إجراء تحديث مستمر دوري للخطط، والأخذ بالحسبان تغير المجريات.
- مستويات متعددة من التكامل والتعاون بمختلف أشكاله بين أطراف الدراسة، والتنفيذ، والعاملين عليها.
- دعم سياسي واقتصادي وإداري وإقليمي وتكنولوجي من الدول المتقدمة.
- ضخ رؤوس أموال خارجية.

3. ربما تتعرض المراكز الموجودة على المحور التنموي على المدى البعيد إلى التباعد فيما بينها؛ بسبب السببية التراكمية وآثار الاجتراف الخلفي؛ لذلك توجه العناية الشاملة والمتوازنة لجميع المراكز العمرانية عليه.
4. تنتمي محاور التنمية إلى الاتجاه التخطيطي"المدينة المناسبة"؛ المؤكد على دور العوامل السياسية والاقتصادية في تشكيل الحلول التخطيطية باختلاف مستوياتها.
5. يضم محور التنمية مصطلحين أساسيين: Development Corridor & Development Axis ، وإن مصطلح Development Axis أعم وأشمل من الثاني، وكلاهما يحتاج إلى وجود علاقات جوار سواء أكان على مستوى وطني أو إقليمي.
6. إن محور التنمية هو:
   - مجموعة من أقطاب النمو ذات علاقات تكاملية فيما بينها، وبالتالي فهي مجموعات اقتصادية تكتلية تجمعية cluster.
   - الاهتمام بوسائل النقل والمواصلات والاستفادة من قدرتها في تحقيق الارتباط وإمكانية الوصول.
   - تغيير بنيوي في هيكلية إقليم يحقق مواصفات معينة؛ لتحقيق التقدم؛ وتتنوع التنمية التي يقوم بإنشائها بحسب الهدف منه ونوعه.
   - شكل مكاني خطي مرحلي من التنمية المكانية المتعددة المراكز؛ مؤدياً فيما بعد إلى ظهور تنظيم عمراني مكاني شبكي متعدد المراكز.
7. يختلف نوع التنمية التي يسعى المحور التنموي إلى تحقيقها باختلاف الهدف منه، ونوعه، ومقياسه.
8. يقوم أي محور تنموي على تحقيق مبدئيين أساسيين: تفعيل الدور الاقتصادي، والاقتصاد المتنام، وينطلق مفهومه من polycentricity و polynet، ويقوم بوظيفتين أساسيتين: قيادة النشاط الاقتصادي والعمراني للمراكز العمرانية المتواجدة عليه.
9. إن للمحاور التنموية تصنيفات متعددة؛ تشمل: بحسب المفهوم، ووفقاً لمستوى الربط القائم، وتبعاً للأهمية الاقتصادية، وبحسب الموقع الجغرافي، وإن تحديد تصنيف أي محور للدراسة يحتاج إلى: تحديد مقياسه، وبيانات وطنية وإقليمية، ودراسات تفصيلية له.
10. للمحاور التنموية أهداف متنوعة؛ تتوقف على الغاية منها وموقعها وحجمها الذي تغطيه.
11. للمحور التنموي تعاريف متعددة وأنواع مختلفة؛ ويعود هذا لاختلاف مقياسه والغاية منه ونوعه.
12. تتوقف أهمية المحور التنموي على: المقومات التنموية التي يمتلكها، والدعم الحكومي المقدم له.
13. للموقع الجغرافي والجغرافية الاقتصادية والنقل دوراً كبيراً في التفكير بمحاور التنمية.
14. تمتلك سوريا مقومات هامة جغرافياً؛ لأنها عقدة ربط دولية، ومفصل تجاري مهم، فتصبح بذلك حمص مفصل ضمن مفصل أكبر؛ وهذا يؤهلها لأن تكون محاور التنمية ضمن الإستراتيجية التخطيطية الوطنية السورية المكانية، ثم تحميلها للسياسة التخطيطية الإقليمية لإقليم المنطقة الوسطى.
15. تتمتع محاور التنمية السورية بأهمية إستراتيجية عالمية، كما تمر غالبية محاور التنمية المقترحة على صعيد الوطن العربي من الجمهورية العربية السورية؛ متصلة مع دول الجوار ثم إلى الدول العالمية؛ وإن المحور M45 من أهمها على الصعيد الدولي.
16. يتواجد في سوريا مجموعة من المحاور التنموية، وتشكل هذه المحاور أجزاء حيوية هامة من محاور تنموية دولية بل وعالمية.

17. تقترح محاور التنمية على المستوى الوطني وليس على مستوى المحافظة، وتحتاج لتخطيط إقليمي مكاني على المستوى الوطني وقواعد بيانية وطنية وتفصيلية، وتُخطط في ضوء تخطيط وطني شامل، ثم تخطيط على مستوى الأقاليم.
18. يؤثر على تخطيط محور التنمية: عوامل خارجية كالعولمة، وعوامل داخلية متعلقة بواقع التخطيط الإقليمي في سورية.
19. لا يساعد واقع التخطيط الإقليمي في سورية الاقتصادي والمكاني على التفكير بمحاور التنمية؛ لعدد من الأسباب:
- الحاجة إلى ربط وتكامل اقتصادي للمحور بمراكزه العمرانية مع محاور أخرى، أو أجزاء أخرى من المحور ذاته في الإقليم نفسه أو في عدد من الأقاليم.
- ضرورة دراسة الخريطة المكانية للمشاريع الوطنية السورية؛ ليتم ربط المشروعات المقترحة على أي جزء من أجزاء المحور المارة بالأقاليم السورية مع الخريطة الوطنية السورية للمشروعات؛ لتحقيق المبادئ الأساسية للمحاور التنموية: تفعيل الدور الاقتصادي والتكامل الاقتصادي المكاني للمراكز العمرانية لهذا المحور مع المحاور الأخرى؛ ولا تؤدي إلى التضارب فيما بينها.
20. تتحدد أهداف المحور ضمن أهداف الخطة الوطنية.
21. قبل البدء في المحور التنموي وتحديد استعمالات الأراضي عليه: تحديد أهميته ضمن الخطة الوطنية، وتحديد مفهومه ونوعه، ثم دراسته وتعيين استعمالات الأراضي المرتبطة بنوعه.
22. يختلف تعريف ومفهوم مصطلح محور التنمية بحسب: موقع المحور الجغرافي، والبلد الذي يقوم بالتجربة، وأهميته الوطنية والقومية، والهدف والغاية منه، والتقدم الاقتصادي للبلد، وسبب نشوئه.
23. تنوع واختلاف مفهوم محور التنمية السوري، حتى للمحور الواحد في كل في كل من أجزائه المارة في الأقاليم السورية؛ فمحافظة دمشق تنظر للمحور التنموي بأنه:"مشروع لتجميل مدخل المدينة"، بينما في محافظة حمص فمشروع (حمص- حسياء- البريج):"طريق نقل مع استعمالات متجاورة على جانبيه).
24. سبب نشوء"محاور التنمية" في الاتحاد الأوروبي هو: إنشاء مجموعات عمل اقتصادية مترابطة، والعمل ضمن مفهوم المنظور الأوروبي للتنمية المكانية (التنمية المتعددة المراكز)؛ فهي تحقق التدرج التخطيطي، وتعمل ضمن رؤية وطنية، بينما في حالة الدراسة فإنها لم تعمل ضمن رؤية وطنية و، ولم تنطلق من منظور محدد.
25. لم يُدرس مشروع (حمص- حسياء- البريج) وفقاً لـ :
- تأثير العوامل الخارجية، ولم ينظر إلى العوامل الداخلية بدقة نظراً لعدم وجود قواعد البيانات الوطنية.
- مقياس تبعيته الوطنية؛ بحيث اعتبر جزء منفصل عمن حوله، وطرحت عليه مشاريع وطنية بالرغم من عدم وجود دراسة وطنية، توضح تأثير وجود هذه المشاريع على الصعيد الوطني.
26. تركز"محاور التنمية"على العلاقة المتبادلة بين الأقاليم؛ وهذا ما افتقده محور (حمص– حسياء – البريج).
27. يختلف الدور التنموي لمحاور التنمية باختلاف دور الإقليم ضمن الإطار الوطني، ونوعه، وكذلك وفقاً لنوع ودور وهدف المحور ضمن الإطار الوطني، وينظر إلى دورها التنموي من منظور التنمية الإقليمية المستدامة.
28. النتائج الإيجابية التخطيطية لـ "محاور التنمية"مرتبطة بالهدف من الخطة؛ والتي اتخذت سياسة"محور التنمية"لتحقيقها؛ وبالتالي تختلف من مكان للآخر، أما النتائج السلبية: فهي تختلف من مجتمع إلى آخر بحسب الوعي الاجتماعي لتنفيذ القوانين، ومدى صرامة هذه القوانين: ويبرهن على ذلك بالمثال الآتي؛ ففي الدول الغربية لا تؤدي"محاور التنمية"إلى سلبيات متعلقة بتركز السكان؛ بسبب وجود قوانين وتشريعات نافذة محترمة من قبل الآخرين يسري تنفيذها على الجميع، وبسبب وجود تكامل إداري وتوازن وتنسيق مع الدراسات الأقاليم الأخرى؛ بحيث يوضع في الحسبان التأثيرات قبل وقوعها، وتتخذ إجراءات دفاعية لها، والسبب الأهم وجود تخطيط شامل بالنسبة للدولة كاملة.

29. محور (حمص – حسياء – البريج) مشروع غير ناجح؛ ولا يمكن اعتماده بصيغته الحالية وآلية عمله كمرشد لدراسة محاور التنمية الأخرى الموجودة.
30. الاتجاه المتبع في دراسة مشروع محور(حمص– حسياء– البريج) اتجاه خاطئ في الدراسات الإقليمية؛ حيث لم يُدرس التأثير المتبادل لكل من محاور: (حمص– حماة)، و(حمص– طرطوس)، و(حمص – القصير) منذ البداية، ولكن بعد الانتهاء من دراسة المشاريع تم تجميعها وتسليمها؛ مؤدياً ذلك إلى تضارب استعمالات الأراضي المقترحة.
31. أن تكون كل من: محور(حمص–القصير) و(حمص–طرطوس) و(حمص–حماة) نتيجة لتخطيط وطني إقليمي شامل مدروس، وليست على مستوى إدارة محافظة فقط.
32. يفتقد مشروع محور(حمص– حسياء– البريج) إلى التدرج الهرمي التخطيطي: فلم يتم في ضوء التخطيط الوطني الشامل، ولم يراعى التخطيط الإقليمي على مستوى الأقاليم والعلاقات فيما بينها ثم التخطيط الإقليمي المحلي على مستوى الإقليم الواحد؛ فكان بالنتيجة الاهتمام بمحور واحد - محور(حمص– حسياء– البريج)- ووضع على طوله مشاريع على المستوى الوطني؛ تحتاج إلى إمكانيات مادية هائلة ومعونات خارجية؛ فوضعت كل إمكانات الدولة ومستقبلها ضمن هذا المحور؛ فلا بد من العمل على المستوى الوطني في المرحلة الأولى، ثم البدء بمشروع على مستوى المحافظة، ثم الدخول في تفاصيل المحاور التنموية.
33. يمكن الاستفادة من"محاور التنمية"وتطبيقها على باقي المحافظات السورية، برؤية جديدة ومشروطة بـ :-
- وجود دراسة شاملة على المستويين الوطني والإقليمي، وانجاز التخطيط الإقليمي الوطني الشامل، ثم ربط الفكر التخطيطي لمحاور التنمية مع فكر التخطيط الوطني الشامل.
- تحديد أهداف التنمية وأدواتها، ثم وضع أولويات التنفيذ.
- أن تكون"محاور التنمية"الحل المناسب الفعال لمشاكل الإقليم المستقاة من تحليل الأوضاع الراهنة للإقليم، وهذا يختلف تبعاً لـ : ظروف وموقع وخصوصية كل إقليم ومحافظاته، وأهمية المحور المقترح الوطنية ثم الاقتصادية.
- توافر قواعد البيانات التفصيلية الدقيقة المرتبطة مع قواعد بيانات وطنية.
- اعتماد جهة ذات خبرة وطنية، وعلى دراية بالموضوع نظرياً وعملياً؛ لتقوم بإعداد الدراسات الإقليمية.
- توفر القاعدة الاقتصادية واليد العاملة والبنى التحتية.
34. يمكن تطوير "المحاور التنموية"؛ فبدلاً من تواجدها داخل الإقليم الواحد، يمكن أن تصل بين المحافظات بين مدنها الرئيسية؛ وبذلك تحقق مفهومها النظري القائم على إنشاء كتل اقتصادية "Cluster"على المقياس الوطني والدولي، وعليه يمكن إكمال محور(حمص– حلب– إنطاكية) و(حمص– دمشق– درعا) ومنه إلى الأردن؛ متوقفاً على عدد من العوامل:-
- تحديد أهداف التخطيط الإقليمي الشامل على مستوى الدولة.
- الحصول على قاعدة المعلومات اللازمة.
- تحديد البنود الرئيسية وخطة الورق والعمل على ربطها بأولويات التنفيذ.
- أن تكون المحاور مكملة لبعضها، وهذا التكامل يجب أن يكون من جميع النواحي الاقتصادية والصناعية والاستثمارية.
- اتفاق اقتصادي سياسي بين الدولتين؛ في حال كان الامتداد إلى دولة أخرى، وهذا يتم ضمن الخطة الإقليمية الوطنية.
35. إن مشاريع"محاور التنمية الإقليمية"ليست الإستراتيجية الأنسب للتخطيط الإقليمي في سورية، وإنما وجود تخطيط إقليمي لسوريا؛ تنبثق عنه إستراتيجية تخطيطية وطنية اقتصادية ومكانية، وبالتالي ستنشأ عنها استراتيجيات محددة لكل إقليم، وربما لعدة أقاليم بحسب: طبيعة الأقاليم المدروسة، ونقاط القوة ونقاط الضعف والإمكانات والمخاطر لكل إقليم من هذه الأقاليم في ضوء الإستراتيجية والخطة الإقليمية الوطنية، وعندها ربما تكون"محاور التنمية"السياسة الأنسب لإقليم المنطقة الوسطى كاملة وليس لمحافظة حمص فقط؛ فتساعد على تشكل محور تنمية خطي شريطي اقتصادي لكلا المحافظتين (حمص وحماة).

36. إن مشروع (حمص– حسياء– البريج) محور نقل: خط نقل يصل بين نقطتين محددتين ضمن الحدود الإدارية لمحافظة حمص، وعلى جانبيه استعمالات أراضي يخدمها هذا المحور؛ فإن المشاريع المتواجدة عليه غير متوافقة مع نوع هذا المحور؛ فلكل نوع من أنواع المحاور استعمالات أراضي مرتبطة به، ومن غير الممكن أن تتوضع كل المشاريع التنموية ذات الاستعمالات المختلفة على محور واحد؛ فلا بد من وجود سمة لاستعمالات الأراضي مرتبطة بنوع المحور تسيطر على جميع أنواع استعمالات الأراضي المقترحة.

3-7 - التوصيات:

يوصي البحث بالأمور التالية:

1. إيجاد تخطيط وطني شامل، وخطة وطنية اقتصادية ومكانية.
2. إيجاد منهجية تخطيطية صحيحة في العمل بأي سياسة تخطيطية.
3. الآخذ بالحسبان المخططات التنظيمية وحدودها عند إعداد أي سياسة تخطيطية.
4. تفعيل دور التخطيط الإقليمي بشكله المنهجي الصحيح.
5. العمل بمشاريع التخطيط الإقليمي بأسلوب تكاملي.
6. دراسة مصطلحات محاور التنمية وتعريفاتها بعناية، وتوحيدها وتكاملها في حال كان المحور وطنياً وسيستمر إلى دول أخرى، وهذا كله يتم في إطار التخطيط الوطني الشامل.
7. تعيين نوع المحور وأهميته، والأطراف المشاركة فيه قبل التشريع بتخطيطه.
8. وجود تقسيم للأقاليم السورية يتناسب مع نوع المحاور التنموية الموجودة فيها.
9. الاهتمام بكل من العوامل الداخلية والخارجية وتأثيراتها على تخطيط المحور؛ فقبل البدء بتخطيطه القيام بدراسة للطلبات التصديرية الخارجية الدولية والعالمية، وتأثير الأقاليم المجاورة على الإقليم الذي يمر منه المحور.

المراجع

الكتب :

1. علام،أحمد.علي،سمير. الديناري،مصطفى:**التخطيط الإقليمي**،الطبعة الأولى،مكتبة الأنجلو المصرية،مصر:القاهرة،1995.
2. عفيفي،أحمد:**دراسات في التخطيط العمراني**،الطبعة الأولى،العالمية لخدمات الطباعة،مصر:القاهرة،1990.
3. **الإستراتيجية العمرانية الوطنية**،وكالة الوزارة لتخطيط المدن،وزارة الشؤون البلدية والقروية،المملكة العربية السعودية،2000.
4. **الجغرافية العامة والإقليمية للوطن العربي:الثالث الثانوي الأدبي**،المؤسسة العامة للكتب و المطبوعات المدرسية،مطابع نقابة المعلمين،سوريا،2007-2008.
5. البعلبكي،منير:**المورد**، الطبعة الحادية والعشرون،دار العلم للملايين،لبنان:بيروت،1987.
6. الحسيني،السيد:**التنمية و التخلف**،دار المعرفة الجامعية،القاهرة،1996.
7. تللو،نبيل:**الموسوعة الجغرافية العالمية المصورة – دول العالم – الكتاب الأول**،دار علاء الدين،سورية:دمشق،2005.
8. عبد اللطيف،سوسن:**دراسات في التنمية المحلية الحضرية والريفية والمستحدثة والصحراوية**،المعهد العالي للخدمة الاجتماعية،مصر:القاهرة،1989.
9. عبد العال،سيد جابر:**مؤثرات التنمية على تخطيط المدينة الأم و مدن الإقليم**،دار الكتب العلمية للنشر والتوزيع،القاهرة،1987.
10. محمد حمد،صبري:**التخطيط الإقليمي والتنمية-دراسة نظرية وتطبيقية**،الطبعة الأولى،الدار العالمية للنشر والتوزيع،مصر:الجيزة،2008.
11. عسّاف،صفوان. الجندلي،بهجت. جبور،زهير، بركات،حسام:**نظريات تخطيط المدن**، السنة الدراسية الرابعة،كلية الهندسة المعمارية،جامعة البعث،سورية:حمص،2000.
12. خير،صفوح:**التنمية والتخطيط الإقليمي**،وزارة الثقافة،سورية:دمشق،2000.
13. الخضيري،عبد العزيز بن عبد الله:**دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية في المملكة العربية السعودية**،مكتبة الملك فهد الوطنية،السعودية:الرياض،2005.
14. غنيم،عثمان محمد:**مقدمة في التخطيط التنموي الإقليمي**،الطبعة الأولى،دار الصفاء للنشر والتوزيع،الأردن:عمان،1998.
15. الحيدري،علي.العبيدي،عادل.الدوري،فراس:**التصميم الحضري الهيكل و الدراسات الميدانية**،الطبعة الأولى،مكتبة مدبولي،مصر:القاهرة،2002.
16. إبراهيم،عيسى علي. أبو راضي،فتحي عبد العزيز:**جغرافية التنمية والبيئة**،دار النهضة العربية،لبنان:بيروت،2003.
17. الباز،فاروق:**ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر**،الطبعة الثانية دار العين للنشر،مصر:القاهرة،2008.
18. فارس،محمد خير:**نظام الانتداب الفرنسي على سوريا 1920-1928**،دار طلاس،سوريا:دمشق،1998م.
19. أسعد،منير الخوري: **تاريخ حمص**،الجزء الثاني،الطبعة الأولى،مطرانية حمص الأرثوذكسية،سوريا:حمص،1982م .
20. الخلوصي،محمد ماجد:**الموجز في تاريخ مدينة حمص و آثارها**،سوريا : حمص ، 1984م .
21. العمر،عمر نجيب: **تاريخ حمص** ،حققه عن محمد المكي بن الخانقاه،المعهد الفرنسي للدراسات العربية،سوريا:دمشق،1987م .
22. العلواني،مصطفى.العلواني،عبد القادر:**العثمانيون في سوريا تاريخ من العدالة والجور**،ترجمة عن ديك دويز،الطبعة الأولى،وزارة الاعلام،سوريا:دمشق،2008م.
23. Benakezouh,Chabane.**La déconcentralisation en Algérie, Du centralisme. Au Décentralisme**,OPU ,Alger,1984.
24. Birch, Eugénie L .**The Urban And Regional Planning Reader**,First published , Routledge ,London,2009.

25. Bunnel ,T**. Malaysia Modernity and the multimedia corridor : Acritical geography of intelligent lant landscapes**, Routledge,UK,2008**.**
26. Boudeville, J .**Problems of Regional Economic Planning**,Edinburgh UP, Edinburgh, 1966.
27. Christaller , W.**Central Places in Southern Germany (trans . C . Baskin)**,Englewood Cliffs, New Jersey,1971.
28. Clark , C. **The Condition of Economic Progress** , Macmillan,London, 1940.
29. Dr Brown ,K. ,Dr Cruse, A ., Ms Runcie , M ., Prof Stein , G ., Prof Widdowson , H , and Dr Whitney , N.**Oxford Advanced Genie**, Oxford University Press, Oxford ,2000.
30. Faludi, A .and Waterhout ,B**.The Making of the European Spatial Development Perspective** , Routledge, London,2002.
31. Florida , R . **The Rise of the Creative Class** ,Basic Books, New York, 2002.
32. Friedman, J. and Alnoso , W. **Regional Development and Planning** , Massachusetts Institute of Technology,Cambridge,1964 .
33. Friedman , J . **Regional Development Policy : A Case Study of Venezuela** , MIT Press ,Cambridge, 1967.
34. Glasson , J . Marshall ,T. **Regional Planning** , First published , Routledge , London , 2007.
35. Glasson , J. **An introduction to regional planning : concept , theory and practice** , second published , Hutchinson, London ,1978 .
36. Glikson , Arthur. **Regional Planning and Development** , Netherlands University, Foundation of International Corporation, Leiden, 1955.
37. Gubia , Sen . **The Principles and Techniques of Regional Planning** , paper Presented to Nainital Summer School, Aligark University, June 1965.
38. Hall , P. And Markusen , A. **Silicon Landscapes** , Allen and Unwin , London ,1985.
39. Hechter , M . **Internal Colonialism**, Routledge ,London ,1975 .
40. Hoover , E . **The Location of Economic Activity** , McGraw-Hill, New York ,1948.
41. Holland , S . **The regional problem** , Macmillan, London ,1976.
42. Hirschman , A . **The strategy of economic development** ,Yale University Press ,New Haven,1958 .
43. Khanduka .S.**Social Planning and Community Organization** ,Community Development, in Encyclopaedia of social work, NASWS,1971.
44. Kohr , L . **Is Wales viable ?**, Christopher davies, Cardiff ,1971.
45. Krugman , P.**Geography and Trade**,MIT Press ,Cambridge,1991.
46. Losch , A . **Economics of Location (trans . Woglom)** ,Yale university Press, New haven ,1954.

47. Marshall, M. **Long waves of regional development**, Macmillan, London,1987.
48. Myrdal , G . **Economic theory and underdeveloped regions**, Duckworth, London ,1957.
49. Northern Region Strategy Team (NRST). First Interim Report ,NRST ,Newcastle,1975 .
50. pahl , R . **Patterns of urban life** , Longman ,London ,1970.
51. Petloff , H . **Education for planning: City, State and Regional** ,The John Hopkins Press ,Baltimore,1957.
52. Perloff , H ., Dunn , E ., Lampard , E .and Muth , R . **Regions , Resources and Economic Growth** , Johns Hopkins Press ,Baltimore, 1960.
53. Perroux , F . **La notion de pole de croissance** , 2 nd edn ,Paris ,1964.
54. Porter , M . **The Competitive Advantage of nations** ,Macmillan ,London ,1990.
55. Schumpeter , J . **History of economic analysis** , Allen and Unwin, London,1954.
56. Simmie , J., Blake , N., Brownell, S., Glasson , J., Holt , R., Marshall ,T., Martin , R., West – wood , A. And Wood , P . **The competitive Economic Performance of London and the Core Cities** ,Oxford Planning Working Papers,Oxford Brookes University, Oxford, 2006.
57. Taylor , P . **World City Network : a Global Urban Analysis** , Routledge ,London,2004.
58. Yarwood , J . **The Dublin – Belfast Development Corridor : Ireland's Mega – City Region ?** , Ashgate, London,2006.

موسوعات ومجلات وجرائد إلكترونية :

59. المغايري،مازن.سعيد،عبد الله.سندرة،عبد الله:**موسوعة أطلس العالم**،دار الرضوان،سوريا:حلب،2010.
60. الباز،فاروق:**مقالة بعنوان"ممر التعمير في الصحراء الغربية"**،صحيفة الأهرام صفحة 9،مصر:القاهرة،السبت 3 سبتمبر 2005.
61. الباز،فاروق:**مقالة صحفية رداً على مقالة الدكتور رشدي سعيد "التعلم من أخطاء الماضي " في جريدة "ما بعد "**،إصدار الأهرام بالانجليزية العدد رقم 813 , 21 – 27 سبتمبر 2006.
62. لاروش،ليندرون:**العالم العربي بحاجة إلى معاهدة ويستفاليا جديدة التنمية و الطاقة النووية من أجل السلام**،مجلة EIR Arabic ،www.nysol.se/arabic،أكتوبر 2006.
63. عبد العاطي،محمد:**تحقيق صحفي**،الأهرام العربي العدد 444 صفحة 12-16،مصر:القاهرة،السبت 24 سبتمبر 2005.
64. عبد الحميد عز الدين : **مدينة حمص في العهد الروماني** ،مجلة الدراسات التاريخية ، العددان 29-30 ، آذار – حزيران ،سوريا:دمشق،1988م .
65. رافق،عبد الكريم:**قافلة الحج الشامي وأهميتها في العهد العثماني**،مجلة دراسات تاريخية ، العدد السادس،تشرين الأول – أكتوبر ، 1981م .
66. رمزي،محمود:مقالة بعنوان **علاقات سوريا التجارية**،مجلة دراسات تاريخية ، العددان 49-50، آذار – حزيران ، 1994 م ، سوريا : دمشق (لجنة كتابة تاريخ العرب بجامعة دمشق) .

67. Albrechts , L and Coppens , T. **Megacorridors : strinking a balance between the space of flows and the space of places** , Journal of transport geography , Vo1 . 11 , No.3,London,2003.
68. Albrechts , L. , Healey , P. and Kunzmann , K : **Strategic Spatial Planning and Regional Governance in Europe** , Journal of the American Planning Association , 69 , 2 , 113 -129,London,2003.
69. Begg , I . **Investability :The key to competitive regions and cities ?** , Journal of Regional studies, 36 , 2 187 – 193 ,London,2002.
70. Berry , B . and Garrison , W. **Recent developments of central place theory** ,Papers and proceedings of the regional science Association,4, 107, 120,London,1958.
71. Boschma , R . **Role of proximity in interaction and performance : Conceptual and empirical challenges** , Journal of Regional studies,39,1,41 –45 ,London,2005.
72. Bruinsma ,R., Rienstra ,A. and Rietveld ,P.**Economic Impacts of the construction of a transport corridor : A multi – level and multi – approach case study for the construction of the al highway in the Netherlands** , Journal of Regional studies Vo1 . 31 , No. 4 ,London,1997.
73. Chapman , D ., Pratt , D., Larkham , p . and Dickins , I. **Concepts and definitions of corridors** : evidence from England's Midlands Journal of Transport Geography Vo1 . 11 , No . 3 ,London,2003.
74. Davoudi ,S.**Polycentricity – Modiling or Determining Reality** , Journal of Town and Country Planning ,London, April 2002.
75. Davoudi ,S:**Making sure of the ESDP** , Journal of Town and Country Planning ,367-369,London,1999.
76. Davoudi , S: **Poly – centricity – modelling or determining reality ?**, Journal of Town and Country Planning ,114-117,London,2002.
77. Dickinson, R. **The metropolitan cities of the united states** , Journal of Geographical Review , 24 ,London,1934.
78. Faber , N. Jorna , R . and van Engelen , J : **A study into the conceptual foundations of the notion of " sustainability "**, Journal of Environment Assessment , Policy and Management ,7,1,London,2005 .
79. Graham ,S. and Healey , P . **Relational concepts in time and space : Issues for planning theory and practice**, Journal of European Planning Studies, 7 , 623 – 646,London,1999.
80. Gwilliam , K.**The indirect effects of highway investment**, Journal of Regional Studies 4,2,London,1970 .
81. Huggins , R . **Creating a uk competitiveness Index : Regional and local bench marking** , Journal of Regional studies ,37,1,89 – 96 ,London, 2003.
82. Ingram , D .**The concept of accessibility**, Journal of Regional studies , 5, 2 ,London,1971.
83. Kloosterman , R and Musterd , S . **The Polycentric Urban Region :Towards a Research Agenda** , Journal of Urban Studies Vol . 38 , Issue 4 ,London,2001 .

84. Kloosterman , R, and Lambregts , B . **Clustering of Economic Activities in Polycentric Urban Regions : The Case of the Randstad** , Journal of Urban Studies Vol .38 , Issue 4 ,London,2001 .
85. Kloosterman , R . and Musterd , S . **The Polycentric Urban Region :Towards a Research Agenda** , Urban Studies Vol . 38 , Issue 4 ,London,2001.
86. LaRouche , Lyndon. **The Middle East As A Strategic Crossroad** , Executive Intelligence Review , www.nysol.se/arabic , 2 March 2002 .
87. Markusen , A . **Sticky places in slippery spaces : A typology of industrial districts** , Journal of Economic Geography , 72 , 293 – 313 ,London,1996 .
88. Marrian , B. **Towards a general theory of corridor development in South Africa** , South Africa, South African Transport Conference, 16 – 20 July 2001.
89. McLeod ,G . **New regionalism reconsidered: Globalization and remaking of political economic** , International Journal of Urban and Regional Research,25 , 4 , 804-829,London,2001.
90. Morgan , K . **the exaggerated death of geography : Learning , Proximity and territorial innovation systems** , Journal of economic geography , 4, 3 , 21 ,London,2004 .
91. Mumford , L . **Theory & Practice of regionalism** , Journal of Sociological Review ,20,18-33,London,1928.
92. Narayan ,S. **Brief Conceptual Note:Development of the Delhi-Mumbai Industrial Corridor** ,ISAS-Institute of South Asian Studies – Brief, No. 76 – Date: 16 July 2008.
93. North , D . **Location theory and regional economic growth** , Journal of Political economy ,London,1955.
94. Parr, J : **The polycentric urban region : A closer inspection** , Regional Studies , 38 , 3 , 231- 240 ,London,2004.
95. Parr, J . **The polycentric urban region : A closer inspection** , Journal of Regional Studies , 38 , 3 , 231 , 240 ,London,2004.
96. Porter , M . **The Economic Performance of Regions** , Regional Studies Association, 37 , 549 – 578, London,2003.
97. Priemus, H. & Zonneveld, J: **Megacorridors in North-west Europe: Issues for transnational spatial governance**, Journal of Transportation Geography. (11)225-233,London,2003.
98. Priemus , H & Zonneveld , W . **What are corridors and what are the issues ? introduction to spatial issue : the governance of corridors** , journal of transport geography , Vol. 11 , No. 3 , 167-177 ,London, September 2003.
99. Stilwell , F . **Regional growth and structural adaptation** ,Journal of Urban studies , June ,London,1969.
100. Stilwell , F . **Further thoughts on the shift and share approach**, Journal of Regional Studies , 4 , 4 , 451 , 458,London,1970.

101. Taylor , P . **Specification of the World City Network** ,Journal of Geographical Analysis ,33,London,2001.
102. Tiebout , C . **Exports and regional economic growth** , Journal of Political economy ,London,1956.

رسائل ماجستير ودراسات:

103. السعيد،عبد المنعم:**تأثير شبكات الطرق على استعمالات الأراضي دراسة تحليلية للطريق الدائري حول القاهرة الكبرى** ، رسالة ماجستير،جامعة القاهرة،مصر،1995.
104. بركات،حسام.خزام،عهد:**دراسة متكاملة لتقييم المخطط التنظيمي لمدينة حمص**،تقرير المرحلة الأولى للعقد رقم(209)لعام 2006 الموقع بين مجلس مدينة حمص وجامعة البعث،سوريا:حمص،2007.
105. بركات،حسام.الشيخ محمود،زكريا. جبور،زهير:**مشروع دراسة المخطط التوجيهي لتنمية محور حمص–حسياء–البريج**،وحدة الدراسات المعمارية والتنظيم العمراني في كلية الهندسة المعمارية بجامعة البعث،سوريا:حمص،ملخص العرض 16- تموز 2007.
106. عبد الحميد،ميادة حسين:**الجغرافية التاريخية لمنطقة حمص**،دراسة أعدت لنيل درجة الاجازة في الجغرافية،سوريا:دمشق،2005م .

تقارير :

107. الورقة الزرقاء , **نحو نظام نقل أوروبي - متوسطي متكامل ومترابط** , ملخص تنفيذي .
108. مجلس مدينة حمص،برنامج تحديث الإدارة البلدية(مشروع MAM):**تقييم المخطط التنظيمي لمدينة حمص**،سوريا:حمص،2008.
109. تقرير الجايكا لتنمية المناطق العشوائية في دمشق : **دراسة حول التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية - مسودة التقرير النهائي –** ، سوريا : دمشق،2007.
110. بركات،حسام.الشيخ محمود،زكريا.جبور،زهير:**المخطط التوجيهي التنموي لمحور طريق (حمص – حسياء – البريج)**،التقرير العام الموقع بين مديرية الخدمات الفنية وجامعة البعث،سوريا:حمص،أيار2007.
111. وزارة الشؤون الاجتماعية "قسم الثقافة الاجتماعية":**مبادئ النهوض بالمجتمع نقلا عن تقرير الأمم المتحدة**،القاهرة.
112. **اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي** ،تقرير المنظمة الوطنية لحقوق الإنسان في سوريا،2006/06/17م .
113. **متابعة تنفيذ توصيات الدورة السادسة للجنة النقل / اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي (جدول الأعمال المؤقتة)** ، الأمم المتحدة (اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربي أسيا) : لجنة النقل ، الدورة السابعة ، لبنان : بيروت ، 7-9 آذار / مارس ، 2006 م .
114. **الخطة الخمسية العاشرة 2006-2010م** ، الجمهورية العربية السورية : دمشق (هيئة تخطيط الدولة).
115. Andersen, J and Burnett, L. **Activity corridors, spines, streets & nodes and access management**. Johannesburg, Gautrans.1998.
116. Annual Report, **Attlantic Corridor** , The Department of Foreign Affairs Promoting Ireland Abroad Division, Ireland, 2008.
117. Breschi , S. And Lissoni , F. **Mobility and social networks :Localised Knowledge spillovers revisited** , Paper presented at workshop Clusters in High – technology : Aerospace , Biotechnology and software Compared , Montreal, Canada , 2002.
118. CSIR (Boutek). a. **Travel demand management – economic measures project for Midrand Metropolitan Council**, Pretoria. 1999.

119. CSIR (Transportek). b. Node Planner: **travel Demand Management Project: land use location and density management system – developed for the Midrand Local Council Area**, Pretoria, 1999.
120. CSIR (Transportek): **Maputo Development Corridor :Evaluation Of First Phase,** Pretoria, 1999.
121. Cap Metropolitan council , 1996 . **Metropolitan Spatial Development Framework – A Guide for spatial Development in the cape Metropolitan functional Regional**. Technical Report ,Cape Town :s.n.
122. Department of the environment , Food and Rural Affairs (DEFRA) Securing the future : **Delivering the UK sustainable development strategy** , HM Government ,London, 2005.
123. European Commission , **European Spatial Development Perspective : Towards Balanced and Sustainable of the Territory of the European Union**, office for official Publications of the European communities , ,Luxembourg,1999.
124. Hague ,C, and Kirk , K . **Polycentricity Scoping Study** ,office of the Deputy Prime Minister , London,2003.
125. Klaassen , L . **Area social and economic redevelopment** , OECD , Paris ,1965.
126. Klaassen , L . **Social Amenities in Area Economic Growth** , OECD , Paris , 1968.
127. Kuykendall , R . **Trade Corridors Roundtable** ,A discussion document prepared for a Work Research Foundation Trade Corridor Roundtable September 11th 2007 Ottawa, Ontario.
128. Northern Ireland Department For Regional Development (NIDRD) , **shaping our future : Regional Development strategy for Northern Ireland 2025**, NIDRD, Belfast ,2006.
129. **National spatial strategy NSS** ,www.Irishspatialstrategy.ie/../Stage2Reaserch, 2002.
130. Office of the deputy prime minister (ODPM) (2005d), **State of the cities report** , two vols , ODPM, London.
131. Parkinson , M., Hutchins , M., Simmie , J., Clark , G. And Verdonk , H. **Urban Renaissance characteristic of EU Non – Capital Cities** ,ODPM , London , 2004.
132. Porter , M . **Regional foundations of competitiveness and implications for government policy** , UK Department of Trade and Industry Workshop , DTI , London , April , 2002 .
133. Reggiani,A.,Lampugnani,G.,Nijkamp,Pand Pepping,G:**Towards a Typology Of European Interurban Transport Corridors For Advanced Transport Telematics(ATT)Applications**,Bible VRIJE UNIVERSITIES, Amesterdam, 1993.
134. United Nation . **Department of economic& social Affairs Community**

Development and Related services , New York.
135. Van Pelt , M. **An Introduction to Trade Corridors ,** Work Research Foundation , May 26, 2003.
136. WP1-REPORT : **Corridor Development Strategy for the East West Transnational Transport Corridor**, produced with the financial assistance of the European Union, Region Blekinge, 2007.

محاضرات و أبحاث و مؤتمرات :

137. صقر،أديب:**التخطيط الإقليمي في إطار الخطة الخماسية العاشرة 2006 -2010**،مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية،سورية:دمشق،26- 29 تشرين الثاني 2007.
138. الغفري،أحمد:**القوانين و التشريعات الخاصة بالتخطيط الإقليمي و دورها**،مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية،سورية:دمشق،26- 29 تشرين الثاني 2007.
139. حسن،إلهام:**استراتيجيات و سياسات التخطيط الإقليمي**،مؤتمر التخطيط الإقليمي و دوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية،سورية:دمشق،26- 29 تشرين الثاني 2007.
140. الغربي،براق:**حديث شخصي (2008/11/15)**،أذن بالإشارة إليه.
141. الرحبي،أسامة:**آفاق التنمية في تخطيط التجمعات البشرية الجديدة على محور دير الزور – البوكمال**،مؤتمر التخطيط الإقليمي ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية،سورية:دمشق، 26- 29 تشرين الثاني 2007.
142. الشيخ محمود،زكريا:**محاضرة لطلاب الماجستير سنة أولى**،جامعة البعث ،سورية:حمص،05/08/2009.
143. جبور،زهير. صيداوي،وليد:**التخطيط الإقليمي وواقع تطبيقه في محافظة حمص في ظل آفاق التعاون الدولي والمحلي**،مؤتمر التخطيط الإقليمي،سوريا:دمشق،26-29 / 11 / 2007.
144. عبد الحفيظ،محمد مصطفى.إبراهيم حلمي،عبد الوهاب.البسطويسي،محمد حلمي:**تقييم وتحليل أداء المشروعات الكبرى والتنمية العمرانية المصاحبة لها بمحور قناة السويس (المناطق الصناعية الحرة بشرق بورسعيد وشمال غرب خليج السويس)**, **Al-Azhar University, Engineering Journal, JAUES Vol. 2, No. 9, Apr. 2007** مصر : القاهرة .
145. عبدو،وسام:**بحث حول استراتيجيات التنمية الحضرية دراسة الإستراتيجية المناسبة لتحقيق تنمية حضرية في دمشق**،جامعة دمشق،2007.
146. عزيز،رنا:**بحث حول معوقات التنمية الحضرية دراسة حالة مدينة دمشق بالنسبة للدول الأكثر تقدماً**،جامعة دمشق،2007.
147. الباز،فاروق:**محاضرة في جامعة الإسكندرية بعنوان "ممر التنمية والتعمير"** في المدرج لكلية العلوم،مصر:الإسكندرية،1 ديسمبر 2005.
148. الباز،فاروق:**محاضرة في السفارة الأمريكية بالقاهرة**،مصر:القاهرة،16 ديسمبر 2005.
149. الباز،فاروق:**محاضرة "جيولوجية العالم العربي"**،جامعة القاهرة:كلية العلوم في جامعة القاهرة،مصر:القاهرة،الاثنين 13 فبراير 2006.
150. لقاء بين الدكتور فاروق الباز والأستاذ أحمد منصور:**برنامج بلا حدود**،قناة الجزيرة،الأربعاء 14 سبتمبر 2005.
151. لفاح،ماهر:**أولويات العمل لتفعيل التخطيط الإقليمي الشامل في سورية**،مؤتمر التخطيط الإقليمي و دوره في تحقيق التنمية المستدامة في سورية،سورية:دمشق،26- 29 تشرين الثاني 2007.

152. Banomyong , R.**Logistics development study of the greater Mekong subregion north south economic corridor ,** Centre for Logistics Research Faculty of Commerce & Accountancy Thammasat University.

153. **Campbell MM & Meades EE : <u>The Viability of Corridor Development Between Bloemfontein and Welkom.</u>**
154. Gillen ,D ., Parsons ,G., Prentice, B, and Wallis, P . **<u>Pacific Crossroads: Canada's Gateways and Corridors</u>** , Centre for Transportation Studies, SAUDER School of Business ,University of British Columbia, Canada , 2007.
155. Goei .B, Burger .M , van Oort .F, Kitson. M : **<u>Functional Polycentrism and Urban Network Development in the Greater South East UK: Evidence from Commuting Patterns, 1981-2001</u>** ,GaWc, <u>www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb268.html</u> , Edited and posted on the web on 12th May 2009
156. Hoyler , M and pain , K . **<u>London and Frankfurt as World Cities : Changing Local- Global Relations (GaWC Research Bulletin 62)</u>** , 2002 .
157. Morgenroth , E. **<u>Analysis of the economic , Employment and social Profile of the greater Dublin region</u>** , The Economic and Social Research Institute , Dublin , 2001.
158. Narayan , S: **<u>Brief Conceptual Note: Development of the Delhi-Mumbai Industrial Corridor</u>** , ISAS Brief No. 76 – Date: 16 July 2008,Institute of South Asian Studies : Singapore .
159. Sanders , I: **<u>the concept of Community Development, in lee .j. cary,ed ,Community Development As A process</u>** ,university of Missouri Press, Columbia,1970.
160. van Oort .F, Burger .M , and Raspe .O: **<u>On the Economic Foundation of the Urban Network Paradigm: Spatial Integration, Functional Integration and Economic Complementarities within the Dutch Randstad ,</u>** GaWc , <u>www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb243.html</u>, Edited and posted on the web on 4th October 2007; last update 3rd June 2009.
161. Warnich , S and Verster B . **<u>The answer is : corridor development , But what is the question ?</u>** , Department Town and Regional Planning , Faculty of Built Environment and Design , The Cap Peninsula University of Technology , District Six Campus , Tennant Street , Cape town .

مواقع إنترنيت حكومية و بحثية معتمدة:

162. الموقع الالكتروني لوزارة المالية و الاقتصاد الوطني في المملكة العربية السعودية .
163. الموقع الالكتروني لوزارة الصناعة و الكهرباء في المملكة العربية السعودية .
164. الموسوعة الالكترونية الحرة ويكيمبيديا, <u>-www.wikkempidia.com1</u>

خرائط :

165. القلعة،سعد الله أغا: **<u>خريطة سوريا السياحية</u>**،مؤسسة الصالحاني للطباعة، سوريا: دمشق، 1997م.
166. **<u>خريطة سوريا – التقسيمات الإدارية</u>** : المؤسسة العامة للمساحة، 1998م .
167. **<u>خريطة دمشق ومحيطها</u>**، المؤسسة العامة للمساحة، سوريا: دمشق، 2000م.
168. **<u>خريطة حلب وطرق مواصلاتها</u>**، المؤسسة العامة للمساحة، سوريا: دمشق، 1999م.

الملحق

الرقم	مفاتيح البحث
1	الاقليم العمراني الشريطي
2	الكوريدور التنموي
3	الكوريدور الحضري
4	الكوريدور العمراني
5	الكوريدور الصناعي
6	المحور التنموي
7	المحور الحضري
8	المحور العمراني
9	المحور النمو
10	الممر التنموي
11	الممر الحضري
12	الممر العمراني

الجدول 1 - مفاتيح البحث باللغة العربية

الرقم	المصطلح و ما يرتبط به من مصطلحات		الرقم	المصطلح و ما يرتبط به من مصطلحات	
1	Activity Corridor		22	Logistics corridor	
2	Economic Development		23	Manufacturing corridor	
3	Cluster and new Economics of competition		24	Mega/Euro corridors	
4	Connections-Axis		25	Multimodal transport corridor	
5	Dynamic Spaces		26	Polycentric Growth corridor	
6	Development Corridor		27	Polycentricity	
7	Development Axis		28	(PUR) Polycentric urban region	
8	Economic geography		29	Polynet	
9	Environmental corridors		30	Polycentricity	
10	Economic Corridor		31	Regional planning	
11	ESDP: European Spatial Development Perspective	EU Banana	32	Regional Development	
12		Golden Triangle	33	Scenic corridors	
13		Blue Banana	34	Transportation corridor	Integrated transportation infrastructure
14		Bunch of grapes			Transportation economics
15		Atlantic ARC	35	Trade Corridors	Gateways
16	Freight Corridor				Hubs
	Growth Corridor				Global supply chains
17	Green corridors				Trade Movement
18	Growth Axis				International trade
19	Infrastructure corridor	Bundle of infrastructure	36	urbanisation corridor	String of beads
20	Industrial Corridor				necklace of beads
21	linear city regions				

الجدول 2- مفاتيح البحث باللغة الإنكليزية

جامعة دمشق
كلية الهندسة المعمارية
قسم تخطيط المدن والبيئة

استمارةُ استبيان

إستراتيجيةُ محاورِ التنميةِ الإقليميَّةِ و دورُها التنمويِّ في محافظةِ حمصَ

دراسة حالة محافظة حمص:محور(حمص – حسياء – البريج)

بحث أُعِدَّ لنيل درجة الماجستير في تخطيط المدن و البيئة

السيد \...........................

تحية طيبة وبعد:

أقوم حالياً بإعداد رسالة الماجستير في قسم تخطيط المدن والبيئة في كلية الهندسة المعمارية التابعة لجامعة دمشق،وتم اعتماد منهجية"الاستبيان" كأداة من أدوات البحث العلمي.

ويهدف هذا الاستبيان إلى : الوصول لمصفوفة من الآراء العلمية ، و تجنب النقد الغير هادف ...

فأرجو منكم التكرم بتحكيم هذا الاستبيان وإغنائه بآرائكم وملاحظاتكم ،فأثمن وقتكم وأعتذر مسبقاً لإشغالكم.

ولكم مني جزيل الشكر.
م .هبة السقا

1. هدف البحث:

يهدف البحث إلى:-

- دراسة محاور التنمية الإقليمية:مفهومها وأهدافها وتصنيفاتها؛ثم تأثيرها ودورها في التنمية الإقليمية؛
- دراستها كإستراتيجية متبعة في التخطيط الإقليمي؛عبر الدراسة التحليلية الوصفية لتجارب الدول المتعددة على المستوى العالمي؛
- دراسة مشروع مدينة حمص:محور(حمص-حسياء–البريج)؛دراسة تحليلية نقدية؛ثم تحليلية مقارنة مع التجارب الدولية للوصول إلى الإجابة عن تساؤلات البحث.

2. تساؤلات البحث:

- هل محور(حمص–حسياء–البريج)تجربة عامة أم خاصة؟
- يمكن اعتبار هذا المشروع:بوادر لتوجه تخطيطي،وإستراتيجية في مجال التخطيط الإقليمي؟وماذا يحتاجفي حال أمكن تعميم المشروع؛فما هو السيناريو الأمثل والأصح لهذه الإستراتيجية؟
- صياغة تعريف عام للمحاور التنموية وأنواعها؟
- نوع المحاور التنموية الموجودة في سوريا؟

3. مقدمة:

تعد محافظة حمص أول من طرح مفهوم المحور التنموي في عام 2005م ضمن سلسلة من المشاريع المتعاقبة في مجال التخطيط الإقليمي الشامل،وبناءاً على توجهات الخطة الخماسية العاشرة؛والتي تؤكد على بنود تفصيلة إيجازها كالتالي:

- الاهتمام بالمنطقة الوسطى(حمص وحماة)وخصوصاً حمص؛لتكون مشروعاً مركزياً على مستوى القطر وعاصمة تجارية.
- الاهتمام بالقطاع الصناعي نظراً لأهميته في الاقتصاد القومي.
- تقليل الفوارق الإقليمية بين الأقاليم.
- تشجيع فرص الاستثمار،والاعتماد عل نهج اللامركزية الإقليمية لتحفيز الاستثمارات.

فتمت دراسة محور(حمص حسياء البريج)؛وتم تسليم الدراسة في عام 2007م،ثم سُلِّمَ محور(حمص–طرطوس) في عام 2010 م،وتجري حالياً دراسة محور(حمص–تدمر)ومحور(حمص–حماة).

4. محور التنمية الجنوبي(حمص–حسياء–البريج):

يبلغ طول المحور ضمن المشروع الذي قدم إلى مديرية الخدمات الفنية في محافظة حمص حوالي 81 كم تقريباً؛ويبدأ من جنوب مدينة حمص حتى جنوب مدينة حسياء بطول وسطي قدره 48كم؛ثم من جنوب مدينة حسياء إلى الحدود الإدارية مع محافظة دمشق(جنوب البريج)بطول وسطي قدره 33كم.

تم تقسيم المشروع إلى ثلاث مناطق تخطيطية؛هي:A,B,C-انظر الشكل رقم(1)-وبناءً على نتائج تحليل الوضع الراهن باستخدام ال"Swot"؛تم تحديد متطلبات المشروع؛فتبين حاجة المشروع للمياه.

فوضع مخطط استعمالات الأراضي وفقاً:لإمكانيات المحور،ونقل المياه،واستيراتيجية نقل الصناعات،والجدوى الاقتصادية لذلك؛وفقاً لثلاثة مراحل زمنية؛هي:

<u>المرحلة الأولى</u>:تمتد من عام 2006م إلى عام 2015(خطتان خمسيتان)،

<u>المرحلة الثانية</u>:تمتد من عام 2016م إلى عام 2030م (ثلاث خطط خماسية)،

<u>المرحلة الثالثة</u>:تمتد من عام 2031م إلى عام 2050م (أربع خطط خماسية).

بالتوازي مع هذا المشروع تم إجراء مجموعة من المناقشات؛لتكون حمص عقدة لشبكة طرق على مستوى سوريا؛بإنشاء بعض المطارات،وخطوط السكك الحديدية.

5. الهدف من تجربة المحور التنموي:

هناك مجموعة من الأهداف؛هي:-

- الحد من الانتشار السكاني العشوائي؛ووقف المخالفات العمرانية جنوبي مدينة حمص،
- أن تكون المدينة الصناعية في حسياء من أكبر المدن الصناعية الموجودة في سوريا،
- تحديث كافة الخطط والمشاريع الإنمائية في المنطقة من خلال:تطوير شبكات النقل والاتصال؛وتطوير مختلف فروع الاقتصاد؛التي سوف تؤدّي إلى تزايد الطلب على الخدمات التخصصية على طول المحور،
- توجيه الاستثمارات الحكومية والخاصَّة؛بهدف خلق اقتصاديات متنوعة ومتكاملة في عدد لا بأس به من مراكز النمو الحضرية المقترحة التي تتوفر فيها مقومات النمو المطلوبة.

6. أسئلة الاستبيان:

1. هل خطة محاور التنمية الإقليمية (العمرانية)من المحاور.....؟
   - ☐- الأساسية ضمن خطة ومنهجية المؤسسة الخاصة بكم.
   - ☐- الداعمة و المساندة للخطة.
   - ☐- الثانوية ضمن خطة ومنهجية المؤسسة الخاصة بكم.
   - ☐- أخرى...

2. هل المشاريع التي قامت بها محافظة حمص بوادر لتجربة ناجحة في المستقبل ؟ / الرجاء ذكر السبب إن رغبتم التوضيح /
   - ☐- نعم، مشروع ناجح / ....
   - ☐- نعم، مشروع ناجح ولكن بنسبة ولفترة معينة/...
   - ☐- مشروع غير ناجح /............................

3. هل برأيك مشروع محور:(حمص – القصير) و(حمص- طرطوس) و(حمص- حماة).....
   - ☐- امتداد لنجاح مشروع محور (حمص- حسياء- البريج).
   - ☐- تكميل فكرة تخطيط اقليمي شامل.

4. برأيك يمكن تعميم هذا المشروع على باقي المحافظات السورية ؛وإيجاد محاور للدراسة شبيهة بسيناريو محور (حمص-حسياء-البريج).
   - ☐- نعم ، وبحاجة إلى شروط وهي :
     - ....
     - ....
     - ....
   - ☐- لا

5. هل برأيك يمكن إكمال المحاور الرئيسية لهذا المشروع[1] ليضم:محور(حمص- حلب - إنطاكية)؛ومحور(حمص- دمشق- درعا)؟
   - ☐- نعم ، وبحاجة لبعض الشروط وهي :
     - ....
     - ....
     - ....
   - ☐- لا

6. بعد الانتهاء من تسلُّم دراسات محور:(حمص- طرطوس) ،و(حمص- تدمر) ،و(حمص- حماة) كل على حدا ؛ تمَّ الطلب بتجميع هذه الدراسات و تقييمها ؛لدراسة تأثير كل محور على الآخر ؛ فهل هذا الاتجاه صحيح؟
   - ☐- صحيح ☐- خاطئ

7. هل برأيك يجب ....؟
   - ☐- البدء بدراسات المحاور التنموية كلٍ على حدا ،ثمَّ تُجمع لتشكل الفكرة الأساسية في التخطيط الإقليمي .
   - ☐- البدء بمشروع على مستوى المحافظة ؛ ثم الدخول في تفاصيل المحاور التنموية .

8. هل مشاريع محاور التنمية الإقليمية هي الإستراتيجية الأنسب للتخطيط الإقليمي في سوريا ؟
   - ☐- نعم
   - ☐- لا، و يوجد إستراتيجية أخرى هي ....

9. برأيك ما هو الدور التنموي لمحاور التنمية؟/الترتيب يفيد الأهمية حيث 1 هو الأكثر أهمية/:

	التنمية الاقتصادية.		التنمية الاجتماعية
	التنمية السياسية		التنمية الصناعية
	التنمية العمرانية		بعد آخر.....................

1- محور (حمص- حسياء - البريج).

10. التنمية التي يسعى إليها المحور التنموي تحدث:
- ☐ - نتيجة عوامل داخلية (نوعية القوى العاملة،نظم الابداع المحلية والابتكار،النقل والاتصالات).
- ☐ - نتيجة عوامل خارجية(مقدار الطلب على المنتجات والخدمات الأساسية).
- ☐ - كليهما.

11. تركز هذه الإستراتيجية (محاور التنمية)على
- ☐ - العلاقة المتبادلة بين الأقاليم .
- ☐ - أفعال العناصر المنفردة ضمن الاقليم الواحد.

12. ما هو برأيك مقياس ترتيب تبعية محور(حمص-حسياء-البريج):/الترتيب يفيد الأهمية حيث 1 هو الأكثر أهمية/
- ☐- حمص ☐- سوريا
- ☐- دول الجوار

13. السبب الرئيسي لهذا التوجه التخطيطي ''محور التنمية ''هو:
- ....
- ....
- ....

14. نتائج هذا التوجه التخطيطي :

الايجابية تتجلى في:
- ☐ - حل مشكلة الأداء و التفاوت الاقتصادي بين الأقاليم.
- ☐ - حل مشكلة الانتشار العشوائي.
- ☐ - تشكيل شبكة عمرانية مترابطة ومتوازنة.
- ....
- ....
- ....
- ....
- ....

السلبية تتجلى في:
- ☐ - تركز(السكان ورؤوس الأموال والصناعات واليد العاملة) في اقليم دون الآخر.
- ☐ - عدم التوازن للشبكة العمرانية.
- ☐ - إرتفاع أسعار السكن والأراضي.
- ....
- ....
- ....
- ....
- ....

15. برأيك مصطلح''محور التنمية''يعني: / الترتيب يفيد الأهمية حيث 1 الأكثر أهمية/ .

إستراتيجية إدارة النمو الذكية [1]	
نظام نقل إقليمي مستدام متعدد الوسائط فعال [2]	
إستراتيجية تأخذ باعتبار :المقومات الداخلية التي يمتلكها المكان و المقومات الخارجية و متطلبات الاستثمار . [3]	
إستراتيجية لإنشاء منطقة تجارية حرة بين الدول العربية و الدول الغربية .[4]	
إستراتيجية لها علاقة بالموقع الجغرافي الاستراتيجي الهام و الجغرافية الاقتصادية و جغرافية النقل.[5]	
إستراتيجية تعمل على إنشاء مناطق اقتصادية و مجموعات اقتصادية وطنية ثم عالمية.[6]	
مشروع تجميل لمدخل المدينة	
مشروع محور ربط اقتصادي – استثماري بين المدن من جهة و بين الريف والمدن من جهة أخرى .	
مشروع إقليمي بالنسبة (لوزارة الإدارة المحلية)	
طريق مع استعمالات متجاورة على جانبيه	
إستراتيجية ظهرت نتيجة العولمة و تزايد دور المعلومات و المعرفة في العمليات الاقتصادية،والتحرك باتجاه الاقتصاد العالمي المبني على المعرفة .	
يوجد تعريف و مفهوم آخر لم يذكر : - .... - .... -	

16. تتطلب محاور التنمية النقاط التالية/الترتيب يفيد الأهمية حيث 1 الأكثر أهمية/.

1- السيطرة على نمو الإقليم عن طريق تخطيط النقل و ترابطه مع استثمار استعمالات الأراضي ، و الاهتمام بموازنة هيمنة إقليم على بقية الأقاليم .

2- يقوم هذا النظام : بخدمة مجموعة القطاعات الاقتصادية ذات المستوى (الدولي، القومي،المحلي)،وإحداث أنظمة اقتصادية جديدة مبنية على أشكال البنى التحتية ،وإحداث قنوات اتصال بين الأقاليم ،و تشكيل شبكة متوازنة من الأقطاب التنموية المترابطة .

3- متطلبات الاستثمار تعني : النقل الفعال الجيد ،وسهولة الوصول (إمكانية الوصول) Accessibility ،والتواصل مع الموانئ و الأسواق الخارجية و فعالية الخدمات السلكية و اللاسلكية .

4- تنشأ هذه المنطقة نتيجة علاقات الجوار المثمرة ؛ و الاتصال و الربط بين دول الاتحاد الأوروبي و دول الإقليم المتوسطي (حوض البحر الأبيض المتوسط)الممتلكة للطرق التجارية الهامة .

5- حيث تتحكم في المنافذ و المضايق و الممرات البرية و البحرية و الجوية؛ ذات الدور العالمي في التجارة العالمية ؛وتعود جذورها التاريخية إلى ازدهار الموانئ و الطرق التجارية القديمة (طريق الحرير) .

1- تشبه Golden triangle & Sillicon valley & Blue banana ؛ فتنشأ كتلة اقتصادية تتوفر فيها أسواق جديدة و تزداد خيارات الاستثمار ؛وبالتالي زيادة التنافسية الإنتاجية و تعزيز النمو و الدور الاقتصادي الدولي .

الآخذ بالحسبان والتعاون مع استراتيجيات الأقاليم الأخرى.	
مهارات تقنية تتعلق بأنظمة تحليل الواقع الراهن وتقدير متطلبات المستقبل.	
كادر تخطيطي يمتلك القواعد النظرية والمهارات العملية.	
توفير قاعدة بيانات على مستوى وطني وربما قومي.	
الاستمرارية في اتخاذ القرارات التي تدعمها؛ووجود استراتيجيات مكملة أخرى.	
التجديد الاداري والمؤسساتي وإعادة التقسيم الاقليمي بناءً على عوامل اقتصادية.	
الاستخدام الصحيح للأنظمة الجغرافية التكنولوجية الحديثة"GIS & GPS".	
إجراء تحديث مستمر دوري للخطط،والأخذ بالحسبان تغير المجريات.	
مستويات متعددة من التكامل والتعاون بمختلف أشكاله بين أطراف الدراسة والتنفيذ والعاملين عليها.	
دعم سياسي وإقتصادي وإداري واقليمي وتكنولوجي من الدول المتقدمة.	
يوجد نقاط أخرى:	
-	
-	
-	

17. برأيك مشروع محور(حمص حسياء البريج):

كوريدور فعال نشيط "Activity Corridor"	
كوريدور النقل "Transport Corridor"	
كوريدور النقل المتعدد الوسائط "Multimodal Transport Corridor"	
كوريدور لوجيستي "Logistics Corridor"	
كوريدور اقتصادي "Economic Corridor"	
كوريدور التجارة "Trade Corridor"	
كوريدور للبنى التحتية "Infrastructure Corridor"	
كوريدور عمراني "Urbanisation Corridor"	
كوريدور صناعي "Industrial Corridor"	
كوريدور الشحن و النقل "Freight Corridor"	
كوريدور ضخم أوروبي "Mega/Euro Corridor"	
كوريدور نمو "Growth Corridor"	
يوجد نوع آخر وهو:	
-	
-	
-	
-	

7. في النهاية:

- ما هو برأيك السؤال الذي لم يتناوله الاستبيان وتحب طرحه والإجابة عليه بنفسك؟
  - س/..؟
  - ج/ ....
  ....
- كيف تقيم أسئلة الاستبيان؟
  - ☐ - ممتازة و شاملة ☐ - جيدة ومعقولة
  - ☐ - متوسطة ☐ - ضعيفة

شاكرةً تكرُمكُم بوقتِكُم الثمين .....

- عند انتهاء رسالة الماجستير والخروج بالتوصيات والنتائج هل تحب أن تتطلع عليها وتحصل على نسختك منها؟
  - ☐ - نعم ☐ -لا

☐ إن كنت ترغب في عدم ذكر أسمك في نتائج الاستبيان والحفاظ على خصوصية إجابتك ومقترحاتك في الاستبيان الخاص بك فرجاء التأشير على المربع.

الاسم : ....

الجهة الإدارية : ....

المنصب الإداري : ....

8. قائمة بأسماء الجهات التي تم توزيع الاستبيان عليهم:

- وزارة الإدارة المحلية.
- محافظة مدينة حمص.
- مجلس بلدية مدينة حمص.
- رؤساء البلديات(حسياء –البريج – جندر) أو ما ينوب عنهم من الخدمات الفنية.
- مديرية الخدمات الفنية في محافظة حمص.
- نقابة المهندسين في محافظة حمص.
- الشركة العامة للدراسات في محافظة حمص.
- هيئة الاستشعار عن بعد في محافظة حمص.
- كلية الهندسة المعمارية في جامعة البعث(الفريق الدارس+أعضاء من الهيئة التدريسية).
- كلية الهندسة المعمارية في جامعة دمشق.
- الشركة العامة للدراسات في محافظة دمشق.
- كلية الهندسة المعمارية في جامعة حلب.
- محافظة مدينة حلب.
- كلية الهندسة المعمارية في جامعة تشرين.
- مكتب المتابعة لشركة تيركون الألمانية.

تقديم:م.هبة السقا

بإشراف:د.م.عماد المصري

رقم الهاتف: 0947339149

E.MAIL:architecthiba@yahoo.com

*ملاحظة/ يرجى الرد في الفترة التي تراها مناسبة في زمن أقصاه 5-3-2010م.

Republic Arab Syria
University of Damascus
Faculty of Architecture
Department of planning and Environment

Regional Development Corridor Strategy

/Case Study Homs /

This thesis is designed to get Master's degree in Architecture
Department of planning and environment

Presented by :
Arch: Hiba Al Saja

Supervision by :
Dr: Emad Al Masri

Damascus /February / 2011-2012